Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 13 / 08. MÄRZ 2023

Formel 1: Verstappen-Sieg in Bahrain

Wer soll Red Bull noch stoppen?

Alle Rennen auf einen Blick

Mit Auto-Renn-kalender

NASCAR Cup Series: Las Vegas

Dreifach-Erfolg für Hendrick

MotoGP: GasGas-Präsentation

Neues Werksteam stellt sich vor

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 13

Superbike-WM: Mandalika

Zwei Siege und ein Sturz für Bautista

Formel 2: Bahrain

Erster Boschung-Sieg im 96. F2-Rennen

IndyCar: St. Petersburg

Ericsson-Abstauber nach O'Ward-Drama

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Red Bull dominiert Auftakt, Alonso zweite Kraft **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse zum GP Bahrain **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Wie Aston Martin der Sprung nach vorn gelang **S. 10**
Formelsport Weitere aktuelle News aus Formel 1 und Co. **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 in Bahrain **S. 14**
Formelsport Ericsson gewinnt den IndyCar-Auftakt **S. 16**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**
Rallye-EM Winterpause vorbei: Vorschau auf den Start **S. 20**
Rallye Aktuelles aus Rally Raid, Rallycross und WM **S. 22**
Kalender Die wichtigsten Serien im Termin-Überblick **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus DTM, Supercars und Co. **S. 26**
Tourenwagen NASCAR Las Vegas, O'Donnell-Interview **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Honda-Neuzugang Joan Mir **S. 30**
MotoGP Vorstellung des Tech3-GasGas-Teams **S. 32**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den Kategorien **S. 34**
Straßensport Nachrichten aus Sidecar-WM, IDM und Co. **S. 35**
Superbike-WM Bautista trotz Sturz weiter obenauf **S. 36**
Superbike-WM Ergebnisse aus Mandalika und News **S. 38**
Motocross-WM Großer Ausblick auf die neue Saison **S. 40**
Offroad Das Aktuellste aus den weiteren Offroad-Serien **S. 42**

Leserservice:

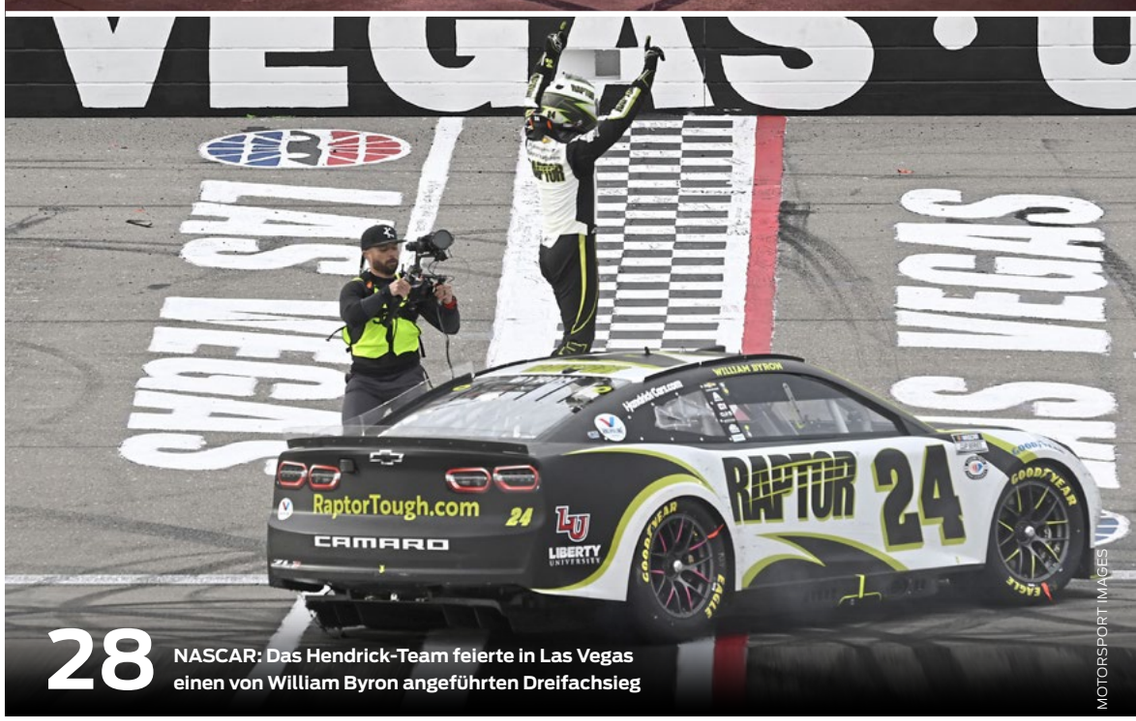
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

14 Formel 2 und Formel 3: Die Nachwuchsklassen auf der F1-Plattform feierten in Bahrain ihren Auftakt

MOTORSPORT IMAGES

32 MotoGP: Die erste GasGas für die Königsklasse wurde in der Nähe von Barcelona enthüllt

GASGAS



28 NASCAR: Das Hendrick-Team feierte in Las Vegas einen von William Byron angeführten Dreifachsieg

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Max Verstappen raubt uns die Illusion von einer spannenden Saison. An der Spitze könnte es langweilig werden, die vielen Krisen bringen den Reiz.

Red Bulls Fahrer fühlten sich nicht so wohl wie bei den Testfahrten und trotzdem verprügelten sie im ersten Saisonrennen die Konkurrenz. Man nahm wegen kleinerer Gebrechen etwas Tempo heraus, und dennoch war die Überlegenheit riesengroß. Die Ingenieure arbeiten hart daran, ein Upgrade auf den GP Aserbaidschan vorzuziehen. Es soll den RB19 noch einmal stark verbessern. Das klingt alles desillusionierend und nach harten Zeiten für die Fans, die sich Spannung an der Spitze wünschen.

Max Verstappen ist schon nach einem einzigen Rennen auf dem Weg zum dritten WM-Titel. Nichtsdestotrotz hat die aktuelle Konstellation auch ihren Reiz. Mehr abseits der Strecke als darauf. Es gibt einige Teams, die im zweiten Jahr der Groundeffect-Autos auf einem Pulverfass sitzen. Es wird Krisenmanager brauchen. Und nicht alle werden die Krise managen können, weil dem einen oder anderen keine Fortschritte gelingen oder weil der Geduldsfaden reißt.

Vielleicht hat die Rennstrecke Ferrari und Mercedes besonders wehgetan und Red Bull auf dem rauen Asphalt noch stärker aussehen lassen. Doch Bahrain hat einen guten Mix. Es gibt alle Kurventypen und lange Geraden. Red Bull ist in jeder Disziplin stark. Der RB19 ist der Effizienz-Meister unter den Autos. Ferrari ist besser geworden geradeaus, zahlt aber den Preis dafür in den Kurven. Man hatte Mattia Binotto entlassen, weil zweite Plätze nicht gut genug sind. In Bahrain war die Scuderia nur dritte Kraft.

Da könnte schnell Rauch aufsteigen in Maranello. Der neue Teamchef Frédéric Vasseur verabreichte den Tifosi nach dem Auftakt bereits einige Beruhigungspillen. Doch ob der Reifenverschleiß wie behauptet nur über das Setup verringert werden kann? Das darf zumindest angezweifelt werden.

Ein zweites Seuchenjahr würde Mercedes hart treffen. Man ist Siege gewohnt, und nicht das Hinterherfahren. Teamchef Toto Wolff muss sich beweisen. Mercedes braucht wie Ferrari eine schnelle Reaktion und muss eine Überreaktion vermeiden. Entweder gibt es ein Wunder oder die Pleite. Allein das zu beobachten, hat schon seinen Reiz. In einem Feld mit vielen Verlierern stechen noch Alpine und McLaren heraus. Sie wollen den Anschluss zu der Spitzengruppe schaffen und fallen stattdessen weiter zurück. Auch dort könnte es zum Knall kommen.

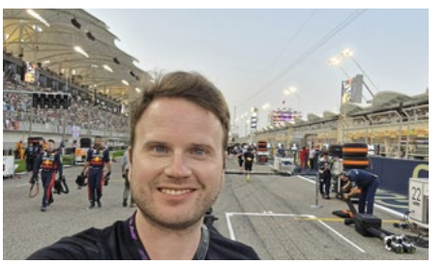
Die Formel 1 muss fast schon hoffen, dass es in mehreren Teams kracht, wenn Red Bull weiter Kreise um alle fährt. Denn nichts ist schlechter für einen Sport als pure Dominanz. Die Geschichte um Fernando Alonso und Aston Martin kann man vielleicht ein paar Rennen verkaufen. Doch wenn sich Podeste regelmäßig einstellen, versandet die Story. Aston Martin gibt den Hoffnungslosen aber immerhin Hoffnung. Man hat nicht die Werkzeuge der Topteams und ist trotzdem sehr viel näher rangekommen. Es geht also. Doch dafür muss man erst einmal verstehen, was schiefläuft.

Andreas Haupt
Redakteur

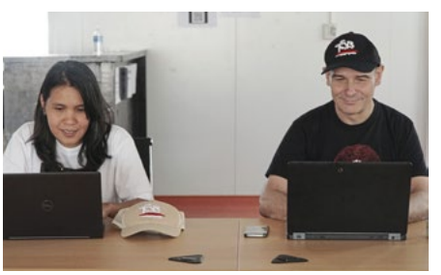
43 **Eisspeedway: Nach drei Jahren gab es in Berlin wieder einen deutschen Meister**

HORN

MSa-Paddock



BACK ON TRACK
Endlich wieder Formel 1! MSa-Reporter Andreas Haupt reist seit 2014 mit dem Grand-Prix-Zirkus um die Welt. Leider nahm Red Bull mit erdrückender Dominanz die Hoffnung auf eine spannende Saison.



ZU ZWEIT GEGEN DIE TECHNIK
Weil an diesem Wochenende die IT-Technik überholt wurde und nicht abzusehen war, wie die Produktion bewältigt werden konnte, arbeiteten Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati gemeinsam in Mandalika.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull verteilt o

Red Bull ist haushoch überlegen. Ferrari und Mercedes stehen schon nach einem Rennen mit dem Rücken zur Wand. Die Gala-Vorstellung von Max Verstappen lässt Böses für die Saison erahnen. Aston Martin war einer der wenigen Lichtblicke.

Von: **Andreas Haupt**

Wie viel hat Red Bull noch in der Hinterhand?

Red Bull vermöbelte die Konkurrenz. Aston Martin lag am Ende 38,6 Sekunden zurück, Ferrari 48 und Mercedes 51 Sekunden. Das ist bei einer Distanz von 57 Runden ein Klassenunterschied. Dabei hatte auch Red Bull mit Problemen zu kämpfen, was die Sache für die Gegner noch schlimmer macht. „Wir hatten ein paar Gremlins, konnten uns aber das Tempo einteilen und so nach den Reifen und den Temperaturen schauen“, verriet Sportchef Helmut Marko.

Die Kupplung bereitete die größten Sorgen. Sie wurde zu heiß. Max Verstappen meldete zudem, dass die Hinterräder beim Runterschalten leicht blockierten. Der Speed war herausragend. Red Bull hat wieder den besten Kompromiss aus Luftwiderstand und Abtrieb getroffen. Die Ingenieure haben dem effizientesten Auto im Feld die letzten Schwachstellen ausgetrieben.

Der Abstand hätte noch deutlicher ausfallen können. Nach dem zweiten Boxenstopp verdonnerte der Kommandostand seine Fahrer, die vorgegebenen Zeiten einzuhalten. Max Verstappen und Sergio Pérez regelten die Motorleistung etwa zehn Runden vor Schluss zurück. Aus dem Red-Bull-Lager hieß es, man wäre sonst eine Sekunde pro Runde schneller gefahren. Weder Ferrari noch Mercedes konnten die Red-Bull-Taktik mit zwei Softsätzen und einmal harten Reifen fahren. Sie brauchten zweimal die härteste Mischung, um über die Distanz zu kommen. Auf einer Rennstrecke, wo die Hinterreifen das schwache Glied in der Kette sind, ist Red Bull in dieser Form nicht beizukommen.

Woran scheiterte Ferrari-Pilot Charles Leclerc?

Ferrari klammert sich daran, dass es auf der schnellen Strecke in Jeddah in zwei Wochen bereits besser laufen könnte. „Schnelle Kurven liegen uns besonders“, berichtete Einsatzleiter Jock Clear. In Saudi-Arabien werden die Vorderreifen im Verhältnis mehr belastet. Außerdem ist der Asphalt nicht so rau.

Doch bevor man eine Aufholjagd einleitet, muss Ferrari erst mal seine Hausaufgaben machen. Charles Leclerc rollte an dritter Stelle in der 40. Runde aus. „Das kam aus dem Nichts. Wir hatten dieses Problem bei 6000 oder 7000 Kilometern nie auf dem Prüfstand“, sagte Teamchef Frédéric Vasseur. Der erste Verdacht betrifft die Batterie. Ferrari hatte den ersten Energiespeicher samt der Leistungselektronik noch vor dem Rennen ausgebaut. Die Batterie hatte sich nicht wie üblich über Nacht entladen. Im Rennen zickte wohl auch der zweite Akku. Maximal zwei sind für die 23 Rennen erlaubt. Ab dem dritten Baustein geht es um zehn Positionen in der Startaufstellung zurück.

Auf eine Runde sieht sich Ferrari so schnell wie Red Bull – auch wegen der Motorleistung. Man hat zu Red Bull beim Topspeed aufgeschlossen, braucht dafür allerdings kleinere Flügel. Das Reifenmanagement glaubt Vasseur durch Änderungen am Setup und durch ein besseres Verständnis in den Griff zu bekommen. „Ein schnelles Auto in der Quali muss auch ein schnelles im Rennen sein können. Das ist keine Frage des Konzepts. Wir sind von unserem Weg und den Entwicklungen überzeugt.“

Was ist mit Mercedes los?

Ferrari hat seine Entwicklungsziele erfüllt. Mercedes nach eigenen Angaben ebenfalls. Die Korrelation mit dem Windkanal stimme. Und doch ist Red Bull meilenweit voraus. Mercedes steht nach der Pleite von Bahrain deshalb vor der Entscheidung,

Red Bull feiert einen Doppelsieg in der Wüste: Weltmeister Max Verstappen dominierte den Grand Prix von Bahrain nach Belieben

WILHELM

Der Matador ist heiß: Fernando Alonso überholt auf der Strecke die beiden Mercedes und den Ferrari von Carlos Sainz. Der Spanier wird Dritter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

rdentlich Prügel

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Ferrari schon am Ende? Charles Leclerc hält sich einen Stint lang vor Sergio Pérez. Später streikt die Batterie. Der Vorjahressieger reist ohne Punkte ab

sein Konzept mit den kleinen Seitenkästen zu beerdigen. „Wir haben diesem Konzept ein Jahr die Chance gegeben. Es funktioniert nicht. Wir sind nicht näher gekommen. Der Rückstand zu Red Bull hat sich verdoppelt oder sogar verdreifacht“, fluchte Teamchef Toto Wolff. Mercedes testet im Windkanal bereits ein anderes Konzept mit einem breiten Seitenkasten. „Und das nicht erst seit zwei Wochen.“

Da stellt sich die Frage, warum das Team aus Brackley nicht schon mit der Basis-Version einen radikalen Schnitt gemacht hat. Die Antwort ist im vergangenen Jahr zu suchen. Die aufsteigende Formkurve in den letzten Rennen 2022, inklusive Sieg in Brasilien, verleitete die Ingenieure, das eigene Konzept weiterzuverfolgen. Eine Entscheidung, welche Richtung man tatsächlich einschlägt, muss nun schnell getroffen werden. „Wir werden das sofort nach Rückkehr in die Fabrik angehen“, verspricht Wolff. Irgendwie wirkt Mercedes verloren. Man wird das Gefühl nicht los, dass die Ingenieure noch rätseln, wo genau der Red Bull so viel besser ist. Immerhin grenzen die Techniker das Defizit auf die Aerodynamik ein. An der Mechanik liege es nicht.

Es gab in Bahrain nur einen einzigen Lichtblick. In der Qualifikation waren die Mercedes besser aufgestellt als gedacht. Ohne Fehler und mit einem zweiten Reifensatz im Q3 wäre man noch einen Tick näher dran an der Konkurrenz. Der W14 zündete die Reifen zuverlässig an. Doch im Vergleich zum alten W13 strapaziert er die Pirellis deutlich mehr. „Das Auto hat zu wenig Abtrieb. Unsere Fahrer rutschen zu viel herum. Das geht auf die Reifen“, klagt der Teamchef.

Ist Aston Martin für Red Bull die größte Gefahr?

Im Moment ja. Red Bulls Ingenieure schauen am intensivsten auf den AMR23. Man sei in langsamen und schnellen Kurven besser, der Aston Martin dafür aber in den mittelschnellen einen Tick voraus. Der Aston ist stark auf der Bremse und nimmt Bodenwellen ähnlich gut wie der Red Bull. Eine Schwachstelle ist das DRS. Mit offenem Flügel gewinnt der Aston Martin nicht so viel Geschwindigkeit wie der Red Bull. Der Vergleich in der Qualifikation hinkt etwas. Mit einem zweiten Softsatz hätte Alonso zwei Zehntel schneller fahren können – laut Team. Dann wäre der Rückstand von 0,6 auf 0,4 Sekunden geschrumpft.

Die Paradedisziplin ist ohnehin das Rennen. Der Aston Martin ist liebevoll zu den Fahrern und berechenbar. Das grüne Auto streichelt die Reifen deutlich besser als der Ferrari und der Mercedes. Weil das Auto viel Abtrieb hat und man im Bahrain-Rennen mit einem größeren Heckflügel fuhr. Teamchef Mike Krack warnt aber vor zu viel Euphorie: „Das war nur eine Strecke. Vielleicht haben wir in Jeddah nur das viert- oder fünftschnellste Auto.“ Chefpilot Alonso pflichtet nach dem dritten Platz bei. „Ich bin sehr gespannt auf Saudi-Arabien und Australien. Das sind zwei ganz andere Strecken mit wenig Reifenverschleiß und anderen Kurven.“

Wie hat sich die Reihenfolge im Mittelfeld entwickelt?

Haas hatte das fünftschnellste Auto. Doch der konstruktiv zum Ferrari sehr ähnliche US-Rennwagen verbrennt seine Reifen. Dazu kam ein Frontflügelschaden bei Nico Hülkenberg. Alpine befreite sich nicht aus dem Mittelfeld. Wenigstens rettete die Taktik mit zwei frühen Reifenwechseln zwei Punkte für Pierre Gasly. Esteban Ocon war mit drei Strafen dagegen die Lachnummer.

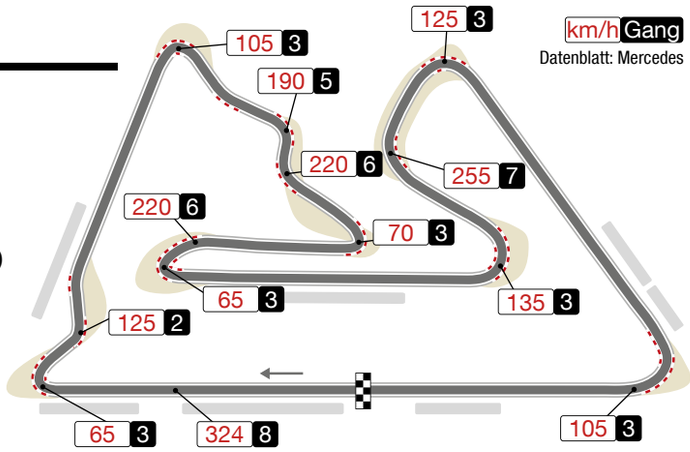
McLaren scheiterte. Oscar Piastri stoppte die Elektrik. Lando Norris kreuzte sechsmal bei seiner Crew auf, um Druckluft für das pneumatische Ventilsystem nachzufüllen. Williams und Alpha Tauri verkauften sich besser als erwartet. Alfa eroberte dank einer endlich guten Startrunde von Valtteri Bottas und optimal gelegten Stopps den achten Platz. Im Rennen war der C43 besser als auf einer Runde. Guanyu Zhou verwehrte Gasly mit einem späten Reifentausch noch den Punkt für die schnellste Rennrunde. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP BAHRAIN: 1. VON 23 LÄUFEN, 05. MÄRZ 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,412 km**
Runden:	**57**
Distanz:	**308,238 km**
Zuschauer:	**36 000**
Wetter:	**28 Grad, klar**
Topspeed Qualifikation:	**326,6 km/h (Sainz)**
Topspeed Rennen:	**333,4 km/h (Hamilton)**
Gangwechsel/Runde:	**74**
Volllastanteil:	**75 % (Rundendistanz)**
Pole-Position 1. Kurve:	**589 m**
Führungswechsel:	**2**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	1	25
2.	Pérez		18
3.	Alonso		15
4.	Sainz		12
5.	Hamilton		10
6.	Stroll		8
7.	Russell		6
8.	Bottas		4
9.	Gasly		2
10.	Albon		1
11.	Tsunoda		0
12.	Sargeant		0
13.	Magnussen		0
14.	De Vries		0
15.	Hülkenberg		0
16.	Zhou		0
17.	Norris		0
18.	Ocon		0
19.	Leclerc		0
20.	Piastri		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	1	43
2.	Aston Martin		23
3.	Mercedes		16
4.	Ferrari		12
5.	Alfa Romeo		4
6.	Alpine		2
7.	Williams		1
8.	Alpha Tauri		0
9.	Haas		0
10.	McLaren		0

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	1:0
Hamilton – Russell	0:1
Leclerc – Sainz	1:0
Norris – Piastri	1:0
Gasly – Ocon	0:1
De Vries – Tsunoda	0:1
Alonso – Stroll	1:0
Albon – Sargeant	1:0
Bottas – Zhou	1:0
Hülkenberg – Magnussen	1:0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	57/54[1)]	1:33.56,736 min = 196,861 km/h	1.36,236 min
2.	**Pérez**	57/3	+ 11,987 s	1.36,344 min
3.	**Alonso**	57	+ 38,637 s	1.36,156 min
4.	**Sainz**	57	+ 48,052 s	1.37,130 min
5.	**Hamilton**	57	+ 50,977 s	1.36,546 min
6.	**Stroll**	57	+ 54,502 s	1.36,546 min
7.	**Russell**	57	+ 55,873 s	1.37,221 min
8.	**Bottas**	57	+ 1.12,647 min	1.37,379 min
9.	**Gasly**	57	+ 1.13,753 min	1.35,068 min
10.	**Albon**	57	+ 1.29,774 min	1.37,144 min
11.	**Tsunoda**	57	+ 1.30,870 min	1.36,637 min
12.	**Sargeant**	56		1.36,037 min
13.	**Magnussen**	56		1.36,471 min
14.	**De Vries**	56		1.37,709 min
15.	**Hülkenberg**[2)]	56		1.36,616 min
16.	**Zhou**	56		1.33,996 min
17.	**Norris**	55		1.35,822 min
18.	**Ocon**	41	Aufgabe (P 17)	1.36,797 min
19.	**Leclerc**	39	Batterie (P 3)	1.37,170 min
20.	**Piastri**	13	Elektrik (P 11)	1.40,691 min

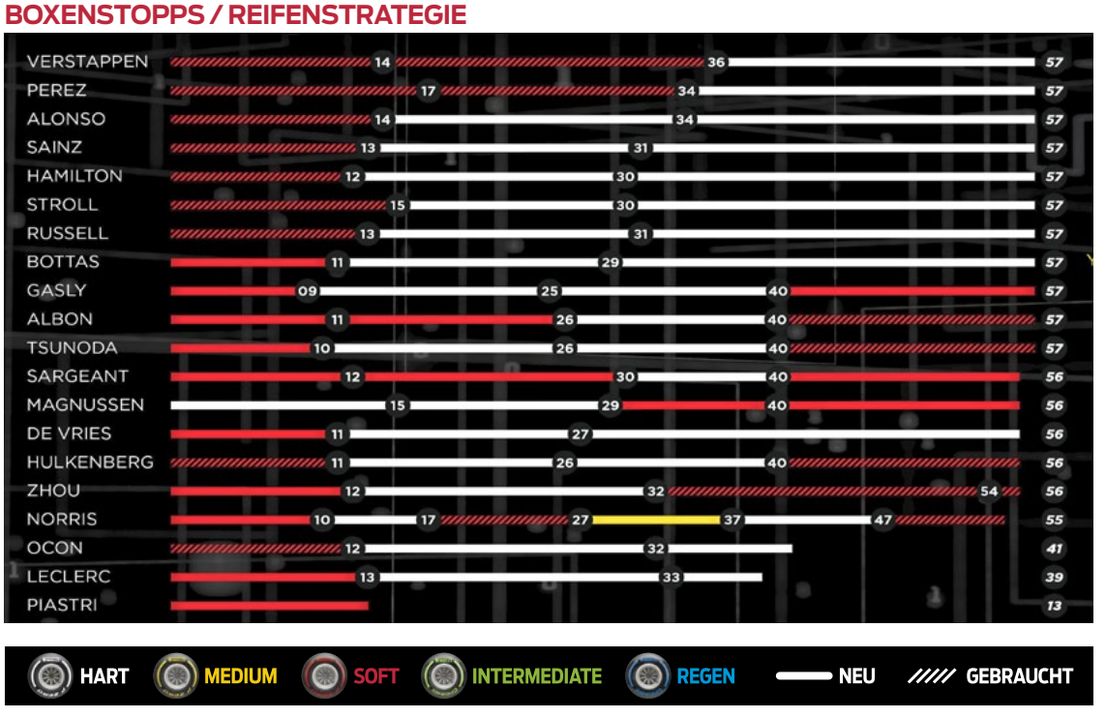
1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 2) +15 Sekunden: Mehrfacher Verstoß gegen Track Limits

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Charles Leclerc, MC	16
4	Carlos Sainz, E	55
5	Fernando Alonso, E	14
6	George Russell, GB	63
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	Lance Stroll, CDN	18
9	Esteban Ocon, F	31
10	Nico Hülkenberg, D	27
11	Lando Norris, GB	4
12	Valtteri Bottas, FIN	77
13	Guanyu Zhou, CHN	24
14	Yuki Tsunoda, J	22
15	Alexander Albon, T	23
16	Logan Sargeant, USA	2
17	Kevin Magnussen, DK	20
18	Oscar Piastri, AUS	81
19	Nyck de Vries, NL	21
20	Pierre Gasly, F	10

Startnummer

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

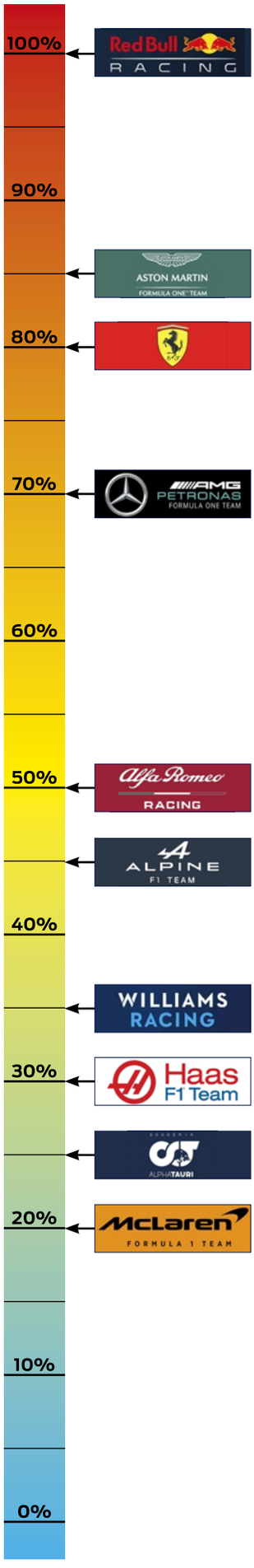
GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.32,758 min	21
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,438 s	22
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,617 s	21
4.	Lando Norris	McLaren	+ 1,407 s	21
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,499 s	17
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,540 s	17
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,644 s	20
8.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,817 s	18
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,931 s	20
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 2,159 s	13
11.	George Russell	Mercedes	+ 2,208 s	20
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,239 s	24
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,257 s	20
14.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,285 s	22
15.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,347 s	20
16.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 2,644 s	25
17.	Pierre Gasly	Alpine	+ 2,697 s	22
18.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,991 s	24
19.	Alexander Albon	Williams	+ 3,260 s	15
20.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 3.314 s	21

GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Aston Martin	1.30,907 min	25
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,169 s	24
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,171 s	26
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,460 s	26
5.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,469 s	25
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,543 s	28
7.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,568 s	24
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,636 s	27
9.	Lando Norris	McLaren	+ 0,663 s	27
10.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,679 s	27
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,701 s	25
12.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,886 s	28
13.	George Russell	Mercedes	+ 0,975 s	25
14.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,049 s	28
15.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,117 s	27
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,203 s	18
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,533 s	28
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,618 s	27
19.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 1,698 s	28
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,842 s	29

FORMBAROMETER



GP BAHRAIN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Fernando Alonso	Aston Martin	1.32,340 min	13
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,005 s	13
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,106 s	12
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,215 s	17
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,284 s	21
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,391 s	17
7.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,579 s	16
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,605 s	21
9.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,705 s	12
10.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,724 s	13
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,776 s	16
12.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,840 s	13
13.	Lando Norris	McLaren	+ 0,862 s	16
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,041 s	21
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,083 s	23
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,135 s	15
17.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,289 s	14
18.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,325 s	15
19.	Alexander Albon	Williams	+ 1,542 s	15
20.	Nyck De Vries	Alpha Tauri	+ 1,742 s	18

GP BAHRAIN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.31,295	1.30,503	1.29,708
2.	Sergio Pérez	1.31,479	1.30,746	1.29,846
3.	Charles Leclerc	1.31,094	1.30,282	1.30,000
4.	Carlos Sainz	1.30,993	1.30,515	1.30,154
5.	Fernando Alonso	1.31,158	1.30,645	1.30,336
6.	George Russell	1.31,057	1.30,507	1.30,340
7.	Lewis Hamilton	1.31,543	1.30,513	1.30,384
8.	Lance Stroll	1.31,184	1.31,127	1.30,836
9.	Esteban Ocon	1.31,508	1.30,914	1.30,984
10.	Nico Hülkenberg	1.31,204	1.30,809	keine Zeit
11.	Lando Norris	1.31,652	1.31,381	
12.	Valtteri Bottas	1.31,504	1.31,443	
13.	Guanyu Zhou	1.31,615	1.31,473	
14.	Yuki Tsunoda	1.31,400	1.32,510	
15.	Alexander Albon	1.31,461	keine Zeit	
16.	Logan Sargeant	1.31,652		
17.	Kevin Magnussen	1.31,892		
18.	Oscar Piastri	1.32,101		
19.	Nyck De Vries	1.32,121		
20.	Pierre Gasly	1.32,181		

STATISTIK DES WOCHENENDES

22

Nie zuvor hatte Max Verstappen in Bahrain gewonnen. Diesen schwarzen Fleck hat der Doppelweltmeister mit einer Gala-Vorstellung zum Saisonauftakt ausgemerzt. Auf 22 verschiedenen Strecken hat Verstappen nun gesiegt. Damit rangiert er in dieser Bestenliste auf dem geteilten dritten Platz mit Alain Prost. Lewis Hamilton triumphierte auf 31 unterschiedlichen Kursen, Michael Schumacher auf deren 23. Sebastian Vettel holte auf 21 verschiedenen Kursen den größten Pokal. Für Verstappen war es gleichzeitig der 36. Erfolg seiner Laufbahn.

Max Verstappens Sieg geriet zu keiner Zeit in Gefahr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 10,00
Verstappen beginnt die neue Saison so, wie er die alte aufgehört hat. Mit Pole-Position und Sieg. Der erste Platz war nie in Gefahr. Auch wenn Pérez näher dran war als sonst. Im Reifenmanagement macht dem Holländer keiner was vor.

Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 9,00
Auf eine mögliche Pole-Position verzichtete Leclerc freiwillig. Ein frischer Reifensatz extra für das Rennen war wichtiger. Leclerc schonte die Reifen besser, als es Ferrari sich erträumt hatte. Doch dann spielte ihm die Batterie einen Streich.

George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,00
Am Samstag schlug Russell seinen Teamkollegen um 44 Tausendstel. Im Rennen kam Hamilton besser mit dem heiklen Mercedes zurecht. Hamilton kämpfte mit Sainz und Alonso um Platz 3. Russell konnte nicht einmal Stroll halten.

Esteban Ocon - Alpine
Note: 04/10 – Ø 4,00
Was war das denn? Drei Strafen in einem Rennen sind Rekord. So über den Startplatz rauszurollen darf einem Routinier wie Ocon nicht passieren. Das falsche Absitzen der Strafe geht auf das Team, der Tempoverstoß in der Box wieder auf den Fahrer.

Lando Norris - McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,00
Ohne Norris wäre McLaren nirgendwo. Der Aufstieg ins Q2 geht auf die Kappe des Fahrers. Im Rennen musste Norris leiden. Sechs Boxenstopps, weil die Ventilpneumatik ständig Luft verlor. Dafür gab es die drittschnellste Rennrunde.

Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Der gute Test ließ hoffen. In der Quali hielt sich Bottas auf Platz 12 noch zurück. Dann zeigte er den besten Start seit langer Zeit und sprang auf den achten Rang. Dort biss er sich fest und verteidigte sich tapfer gegen Gasly auf den weicheren Reifen.

Fernando Alonso - Aston Martin
Note: 10/10 – Ø 10,00
Der Matador ist zurück. Kaum hat er ein Topauto, fährt er auch auf das Podium. Seine Duelle mit Russell, Hamilton und Sainz waren die Höhepunkte des Rennens. Der schlechte Start der einzige Kritikpunkt. Vettel dürfte sich ziemlich geärgert haben.

Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,00
Die Trainingsniederlage gegen den neuen Teamkollegen schmerzte. Doch am Sonntag machte Magnussen wieder viel gut. Trotz der falschen Reifen am Start bewies er mit dem in dieser Beziehung kritischen Haas gutes Reifenmanagement.

Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Tsunoda war besser als sein Auto. Schon der Sprung ins Q2 war ein Erfolg. Im Rennen kämpfte der Japaner mit starker Reifenabnutzung, bekam diese aber trotz Fahren im Pulk in den Griff. Der mögliche WM-Punkt scheiterte am Topspeed.

Alex Albon - Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Es ist die gleiche Story wie im letzten Jahr: Albon nutzt jede Chance, die sich ihm im Rennen bietet. Dieses Jahr hat er dazu noch einen besseren Williams. Albon half im Duell mit Tsunoda um Platz 10 der stärkere Topspeed seines Autos.

Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,00
Das Problem von Pérez heißt Verstappen. Der Weltmeister erlaubt sich einfach keine Fehler. Dabei fehlten Pérez in der Qualifikation nur 0,138 Sekunden. Der schlechte Start zerstörte sein Rennen. Bis er Zweiter war, verlor er 14 Sekunden.

Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,00
Sainz kämpfte mehr mit seinem Ferrari als Leclerc und verlor besonders im dritten Sektor Zeit. Auch das Reifenmanagement des Spaniers konnte nicht überzeugen. So fiel er im letzten Renndrittel noch Alonso in die Hände.

Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Da fährt jede Menge Frust mit. Hamilton muss sich beherrschen, weil er gerade feststellt, dass die Saison vielleicht schon wieder verloren ist. Im Rennen kehrte er wieder den Kämpfer heraus, verlor aber gegen Alonso und Sainz.

Pierre Gasly - Alpine
Note: 06/10 – Ø 6,00
Das war kein Einstand nach Maß. Gasly startete sein Alpine-Debüt vom letzten Platz. Auch ohne Streichung der schnellsten Runde wäre im Q1 Schluss gewesen. Die Aufholjagd bis auf Rang 9 versöhnte mit dem schwachen Samstag.

Oscar Piastri - McLaren
Note: 05/10 – Ø 5,00
Einem Neuling wünscht man ein besseres Auto als den McLaren. Eine rote Flagge zur falschen Zeit, und schon steckte der Australier im Q1 fest. Im Rennen kam er nach einem ordentlichen Start nur 13 Runden weit. Dann streikte die Elektrik.

Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,00
In der ersten Runde verlor der Chinese vier Positionen. Danach steckte Zhou in einem DRS-Zug fest. Am Ende wurde er trotzdem noch zu einem wichtigen Mitspieler. Er nahm Gasly die schnellste Runde und damit den Zusatzpunkt ab.

Lance Stroll - Aston Martin
Note: 10/10 – Ø 10,00
Alonso adelte seinen Teamkollegen nach dem Rennen: „Lance war der Held des Tages." 15 Tage nach seinem Radsturz mit gebrochenem Handgelenk fährt Stroll mit Schmerzen auf Platz 6. Und wehrt Russell ab. Das war der beste Stroll ever.

Nico Hülkenberg - Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 7,00
Das war ein gelungener Einstand. Besonders der zehnte Startplatz natürlich. Ein Feindkontakt in der Startrunde mit Frontflügelbeschädigung machte das Reifenschonen schwer. Fünf Mal neben den Streckenlimits bedeuteten 15 Sekunden Strafe.

Nyck de Vries - Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,00
Monza ist nicht überall. Diesmal war es deutlich schwieriger, ins Q3 und in die Punkte zu fahren. Prompt flog De Vries im Q1 raus und landete im Rennen auf Rang 14. Auf Tsunoda fehlten am Ende über 20 Sekunden. Trotz eines Stopps weniger.

Logan Sargeant - Williams Racing
Note: 08/10 – Ø 8,00
Dieses Debüt hätte man dem Amerikaner nicht zugetraut. Was für ein Unterschied zu Latifi. Den Aufstieg ins Q2 verpasste er um eine Tausendstel. Im Rennen kam er in Sichtweite zu Albon als Zwölfter ins Ziel. Ohne einen einzigen Fehler.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

PIASTRI UND ALONSO

Fernando Alonso fuhr seinen ersten Grand Prix, bevor Oscar Piastri geboren wurde. Der GP Australien 2001 fand am 3. März statt. Piastri wurde am 6. April 2001 geboren. „Es ist eine Ehre, gegen einen anzutreten, der länger Rennen fährt, als ich alt bin", erzählte der Australier vor seinem F1-Debüt. Piastri outete sich als Alonso-Fan: „Mein erstes Kart war ein Alonso-Kart." Der spanische Altstar fügte zufrieden hinzu: „Das haben mir auch Kvyat, Sainz und Norris erzählt."

ALONSOS GEHEIMNIS

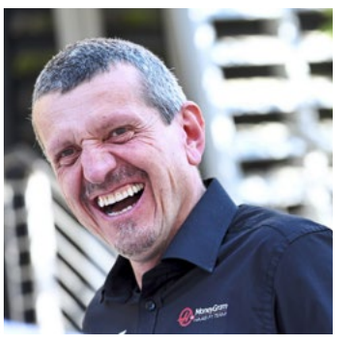
Es war ein gut gehütetes Geheimnis. Alonso verriet, dass er sich bei seinem Trainingsunfall in Melbourne letztes Jahr Knochen in beiden Händen gebrochen hatte. Deshalb waren die Hände auch lange verbunden: „Ich war erst im August wieder hundertprozentig fit."

BAHRAIN-SIEG BÖSES OMEN

Zum fünften Mal nach 2006, 2010, 2021 und 2022 startete die Formel-1-Saison in Bahrain. Nur ein Auftaktsieger wurde auch Weltmeister. Fernando Alonso gewann 2006 seinen zweiten Titel mit Renault.

DAS STEINER-BUCH

Das Buch von Guenther Steiner über die vergangene Saison erscheint am 20. April. Es soll eine Mischung werden aus Hintergrund, einigen lustigen Anekdoten und ein paar versteckten Spitzen gegen Kritiker. Der Haas-Teamchef flog zwischen den Testfahrten und dem ersten Rennwochenende extra für zwei Tage nach London, um das Hörbuch einzusprechen.



XPB

Bald als Autor: Guenther Steiner

LOB FÜR BARCELONA

Die Fahrer loben den Umbau des Circuit de Catalunya. Dieses Jahr wird dort wieder ohne Schikane gefahren. Routinier Alonso: „Eine gute Entscheidung. Ich bin der einzige Fahrer im Feld, der diese Streckenvariante noch kennt." Piastri widerspricht: „Ich habe sie bei einem Test in einem alten Auto probiert. Ohne Schikane ist definitiv besser als mit. Die Zielkurve ist jetzt eine echte Herausforderung. Sie geht nicht ganz voll."

KEIN DRIVE TO SURVIVE

Die Formel-1-Seifenoper „Drive to survive" startete Ende Februar beim Streaming-Dienst Netflix in ihre fünfte Staffel. Lewis Hamilton ist offensichtlich nicht an der Inszenierung interessiert. „Ich habe nicht eine einzige Folge gesehen", berichtete der Rekordsieger vor dem Saisonauftakt in Bahrain. Hamilton ist in eine andere TV-Serie vernarrt: „Game of Thrones".

DER KLEINSTE & GRÖSSTE

Yuki Tsunoda bestreitet seine dritte Saison in der Formel 1. Der Japaner ist mit 1,59 Meter der kleinste Pilot im Feld. Esteban Ocon ist das andere Extrem. Der Franzose misst 1,86 Meter.

MOTIVIERTER NORRIS

McLaren hat mit dem MCL60 die selbst gesteckten Entwicklungsziele verfehlt. Das Auto hat zu wenig Abtrieb, einen zu hohen Luftwiderstand und keine gute Balance. „Ich wurde vor drei Monaten in Kenntnis gesetzt", sagt Lando Norris. Der 23-Jährige treibt sein Team an und lässt sich nicht hängen: „Ich bin Formel-1-Fahrer. Da muss ich nichts extra tun, um mich zu motivieren."

WILHELM

McLaren-Krise: Norris kämpferisch

KOMMENTAR

Dieser Schuss ist nach hinten losgegangen. Drei Tage vor Testbeginn in Bahrain meldete Aston Martin, dass Lance Stroll nach einem „kleinen Unfall auf dem Fahrrad" für die Probefahrten nicht zur Verfügung stehe und durch Felipe Drugovich ersetzt werde. Um das genaue Ausmaß der Verletzungen drückte sich der Rennstall herum, ließ aber wissen, dass man täglich prüfe, ob Stroll wieder fit sei. Alles andere sei Privatsache des Piloten. Ich verstehe nicht, was daran so schlimm sein soll, ein gebrochenes Handgelenk oder was auch immer öffentlich zu machen. Es handelt sich hier ja nicht um eine unheilbare Krankheit oder eine lebensbedrohliche Verletzung. Immerhin aber um etwas, das nicht in fünf Tagen ausheilt. Mit seiner Verdunkelungstaktik hat das Team nur erreicht, dass die Spekulationen blühten. Da war

XPB

Lance Stroll kämpfte sich in Bahrain unter Schmerzen auf Platz 6

von zwei gebrochenen Handgelenken die Rede und davon, dass er bis Mai ausfalle. Zum Schluss hieß es sogar, dass er nicht vom Rad, sondern von einer Motocross-Maschine gefallen sei. Das alles hätte man sich mit der Wahrheit ersparen können. Einen Tag vor dem ersten Trainingstag in Bahrain hat Stroll dann doch verraten, was ihm passiert ist. Er ist mit seinem Fahrrad in ein Loch eingehakt und hat sich bei dem folgenden Sturz beide Handgelenke verletzt. Nach einer kleinen Operation habe er sich voll auf die Heilung konzentriert und deshalb den Test ausgelassen. Hätte man das nicht gleich sagen können? Es wäre auch fair gegenüber dem Reservepilot Felipe Drugovich gewesen, der genauso wenig wusste wie die Öffentlichkeit und sich Hoffnungen auf sein F1-Debüt machte. Eigentlich hätte es Aston Martin besser wissen müssen. Es gab schon einmal einen Unfall eines Rennfahrers, dessen Ursache vom Team verschleiert wurde. 2005 fiel Juan Pablo Montoya wegen eines Schulterbruchs für zwei Rennen aus. Den hatte er sich laut McLaren beim Tennisspielen zugezogen. Später kam heraus, dass Montoya von einer Motocross-Maschine gefallen war. Welche Lachnummer! ■

Michael Schmidt
Redakteur

Hätte Stroll die Wahrheit sagen sollen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wüstenfuchs: Zuletzt durfte Alonso 2021 in Katar auf dem Podium jubeln. In Bahrain kam der 99. F1-Pokal dazu

MOTORSPORT IMAGES

Das grüne Wunder

Aston Martin startet als WM-Zweiter mit einem Podium und 23 Punkten in die Saison. Fernando Alonso sagt Ferrari und Mercedes den Kampf an.

Von: **Michael Schmidt**

Aston Martin auf dem zweiten Platz: Was vor zwei Wochen noch ein guter Witz gewesen wäre, reifte im Verlauf der Testfahrten und am GP-Wochenende zur Realität. Team Silverstone, wie der Rennstall intern scherzhaft genannt wird, hat nach dem Saisonauftakt nicht nur die zweitmeisten Punkte nach Red Bull auf dem Konto. Es ist auch die zweite Kraft. Weil der neue Aston Martin AMR23 im Gegensatz zu Ferrari und Mercedes alles kann. Die eine schnelle Runde und den Dauerlauf.

Fernando Alonso musste nach einem schlechten Start seine Gegner von Ferrari und Mercedes auf der Strecke überholen, um zum 99. Mal auf dem Podium zu feiern. Lance Stroll hielt in einer Heldentat trotz Schmerzen George Russell in Schach. Der sechste Platz ist nicht nur ein Testament dafür, dass er ein Kämpfer sein kann, sondern auch ein Kompliment für das Auto. Teamchef Mike Krack versuchte die Euphorie über den Saisonstart nicht ausufern zu lassen. „Wir dürfen jetzt nicht abheben und müssen unserem Plan treu bleiben." Alonso wäre aus diesem Aston Martin am liebsten gar nicht mehr ausgestiegen. „Ich hätte nach der Zielflagge noch eine Stunde weiterfahren können."

> Aston Martin ist noch kein echtes Siegerteam, aber es kann die Siegerteams ärgern. Noch ein halber Schritt, und man ist auf der Zielgerade.

Der grüne Red Bull

Der 41-jährige Spanier hat Blut geleckt. „Alonso bombardiert uns mit Fragen und Anregungen. Der ist in seiner 20. Saison so heiß, als würde er gerade erst in der Formel 1 anfangen", berichtet Sportchef Andy Stevenson.

Die Cockpit-Kamera spricht Bände. Kaum ein Auto schluckt die Bodenwellen so ruhig wie der AMR23. Kaum eines ist so stabil auf der Bremse. Kaum eines hat eine so gute Traktion. Untersteu-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ern ist kein Thema. Das Heck klebt mit wenigen Ausnahmen auf der Straße. „Unter bestimmten Umständen bricht es in schnellen Kurven noch manchmal aus, aber das können wir mit der Fahrzeugabstimmung minimieren“, verrät ein Ingenieur. Nur der Red Bull weist ähnliche Eigenschaften auf.

Die Aston-Martin-Ingenieure kündigen für das sechste Rennen der Saison schon ein großes Upgrade an, das einen deutlichen Schritt nach vorn verspricht. Die Windkanalregeln spielen Aston Martin einen Trumpf in die Hand. Der WM-Siebte des Vorjahres hat 37 Prozent mehr Windkanalzeit als Red Bull, 20 mehr als Mercedes, 25 mehr als Ferrari. „Nicht mehr lange“, fürchtet Alonso. Nach Saisonhalbzeit wird gemäß WM-Stand neu eingestuft.

Aston Martin verbesserte sich in einem Winter aus dem hinteren Mittelfeld an die Spitze. Im Vergleich zu den Qualifikationszeiten von 2022 gelang eine Steigerung um 2,4 Sekunden. Bei Red Bull waren es neun Zehntel, bei Mercedes sieben und bei Ferrari fünf. In der jüngeren Geschichte der Formel 1 hat keiner so etwas geschafft. BrawnGP kam 2009 zwar aus dem Nichts zum WM-Titel, doch der Nachfolge-Rennstall von Honda profitierte von einem neuen Reglement und dem Doppeldiffusor-Coup, der die Konkurrenz auf dem falschen Fuß erwischte.

Diesmal blieben die Regeln nahezu gleich. Um den Weg zum Erfolg abzukürzen, setzte sich das Konstruktionsbüro extrem ehrgeizige Ziele. „Wir wollten mit dem AMR23 in allen Bereichen besser sein als der letztjährige Red Bull“, erzählt ein Ingenieur. Gearbeitet wurde mit Werten, die man aus den GPS-Daten ermittelte. „Als wir dann tatsächlich diese Ziele übertroffen haben, dachten wir, dass uns ein Fehler unterlaufen sein muss.“ Die Realität zeigt, dass Aston Martin richtig gerechnet hatte. „Wir haben jetzt eine gute Basis für die Weiterentwicklung“, bestätigt Teamchef Krack.

Red-Bull-Kollege Christian Horner spottet, dass man dem neuen Gegner gute Schützenhilfe geleistet habe. 2021 wechselten sieben Red-Bull-Ingenieure ins grüne Lager, darunter auch der neue Technikchef Dan Fallows und Aerodynamiker Andrew Alessi. Der Aston Martin AMR23 nimmt im Bereich der Vorderradaufhängung und der Motorabdeckung Anleihen vom Red Bull, doch das grüne Auto hat ein eigenständiges Gesicht. Das sieht man schon an den Seitenkästen mit der tiefen Rinne oder der Nase und dem Frontflügel. Mercedes-Teamchef Toto Wolff interessiert besonders die Vorderachse und die Aerodynamik: „Hinten sind unser Auto und der Aston Martin nahezu gleich. Und wir testen im gleichen Windkanal.“

Raus aus Mercedes-Fessel

Der Rennstall aus Silverstone befindet sich im Umbruch. Als das Team noch Force India oder Racing Point hieß, war Überleben schon ein Sieg. Seit der kanadische Milliardär Lawrence Stroll das Zepter schwingt, sind die Geldsorgen verschwunden. Dafür stieg der Druck. Plötzlich waren Platzierungen im Mittelfeld nicht mehr gut genug. Stroll will gewinnen, und er will es erzwingen. Sein Geschäftsführer Martin Whitmarsh erklärte ihm, dass Geld allein nicht ausreicht. Mit einer Fabrik, die für 750 Angestellte aus allen Nähten platzt und in der Ingenieure weit versprengt in portablen Containerbüros arbeiten müssen, mit einem veralteten Simulator und einem Windkanal, in der man Untermieter ist, gewinnt man gegen hochgerüstete Teams wie Red Bull, Ferrari oder Mercedes auf Dauer keinen Blumentopf.

Auch die Abhängigkeit von Mercedes kann kein Dauerzustand sein. Aston Martin darf nur am Freitag, Samstag und Sonntag den Mercedes-Windkanal nutzen und verliert bei der Neukalibrierung jeweils Zeit. Von der Nutzung des Simulators und der Analysewerkzeuge des Konkurrenten hat Aston Martin bereits Abstand genommen. Besser, in einem schlechteren Simulator eigener Herr zu sein, als sich irgendwo einzumieten.

Der Umzug in eine neue Fabrik ist bereits in vollem Gang. Gebäude Nummer 1 ist Ende April bezugsbereit. Dann werden fast alle Ingenieure in einem Großraumbüro arbeiten, das so groß ist wie ein Fußballfeld. „Bessere Kommunikation bringt auch bessere Ergebnisse“, weiß Whitmarsh von McLaren. Der neue 360-Grad-Simulator wird Ende des Jahres zusammengebaut. Er wird aber noch bis 2024 auf den Einsatz warten müssen, bis das Gebäude fertig ist. Das Gleiche gilt für den eigenen Windkanal.

Auch technisch ist Aston Martin noch von Mercedes abhängig. Motor, Getriebe und Hinterachse kommen aus Brixworth und Brackley. Das ist keine Konstellation, die den Ingenieuren alle Freiheiten gibt, die man in diesem Geschäft braucht, um Erfolg zu haben. Man kann sich gut vorstellen, dass Aston Martin mit Einzug der neuen Motorenformel 2026 nicht mehr Mercedes-Kunde ist. Honda sucht einen Landeplatz. Dort wäre Aston Martin ein verkapptes Werksteam.

In den Köpfen hat der Wandel schon stattgefunden. Alle sind auf bedingungslosen Erfolg eingeschworen. Dafür hat Aston Martin in den letzten Jahren bei den Siegerteams Red Bull und Mercedes gewildert und die Neuzugänge in Schlüsselpositionen gehoben. Und man hat sich von Mitarbeitern getrennt, die lieber eine ruhige Kugel schieben wollten. Laut Whitmarsh ist Aston Martin noch kein Siegerteam, aber immerhin nun in der Lage, die Siegerteams zu ärgern. Er ist überzeugt: „Wenn uns noch einmal ein halb so großer Schritt gelingt wie der, den wir letzten Winter geschafft haben, dann sind wir auf der Zielgerade.“ ■

XPB

Jubel bei Aston Martin: Das Team ist nach dem WM-Auftakt Zweiter

WILHELM

Stark verbessert: Der AMR23 schenkt Alonso und Stroll viel Vertrauen

WILHELM

Leiter der Technikabteilung: Dan Fallows wurde von Red Bull abgeworben

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das neue Zugpferd bei Haas: Die Ingenieure begrüßen den Speed und das Engagement von Nico Hülkenberg

WILHELM

Endlich ein Maßstab

Haas atmet auf. Mit Nico Hülkenberg hat man nun einen Maßstab im Cockpit, der zeigt, was das Auto kann und was nicht. Die Quali-Pace geht in Ordnung. Im Rennen bremst der hohe Reifenverschleiß.

Von: **Michael Schmidt**

Unterschiedlicher können zwei Tage kaum sein. Am Samstag feierte Haas noch den zehnten Startplatz von Nico Hülkenberg. Am Sonntag fuhren beide Fahrer leere Kilometer. Der Reifenverschleiß war zwar nicht so hoch wie erwartet, doch die Aufgabe, die Pirellis am Leben zu erhalten, wurde durch zwei Umstände erschwert: Kevin Magnussen startete auf den falschen Reifen, und Hülkenberg fuhr sich im Startgetümmel eine Frontflügelendplatte ab. Das kostete Grip.

Haas bastelte lange an der Bodenfreiheit herum. Groundeffect-Autos liefern dann den meisten Abtrieb, wenn man sie an der Hinterachse so tief wie möglich fährt. Wer es aber übertreibt, handelt sich Bouncing ein oder eine zu starke Abnutzung der Planke unter dem Auto. Und der Fahrer leidet. „Ich habe es lieber etwas höher, auch wenn es ein bisschen Abtrieb kostet“, verrät Hülkenberg. „Dann springt das Auto nicht so über die Bodenwellen, die Reifen haben mehr Bodenkontakt und halten länger.“

Magnussen fährt dagegen lieber tief. Am Freitag begann auch Hülkenberg damit, das Auto an der Hinterachse absenken zu lassen: „Das bringt einfach Rundenzeit. Die Kunst ist es, den optimalen Kompromiss zu finden, mit dem es noch schnell geht, die Reifen über die Distanz aber am Leben bleiben.“

Die Ingenieure loben den Neuzugang: „Endlich haben wir einen Maßstab, der uns zeigt, was das Auto kann. Das wussten wir vorher nie so genau. Nico wird Kevin mitziehen, oder er wird ihn zerstören.“ Die erste Qualifikation des Jahres gab einen Vorgeschmack. Als es drauf ankam, war Hülkenberg sechs Zehntel schneller. Er arbeitete sich bis ins Q3 vor. Für Magnussen war im Q1 Schluss. Einsatzchef Ayo Komatsu lobte: „Nico war anfangs etwas nervös. Als es eng wurde, wusste er, was zu tun war. Er hat die Runs perfekt exekutiert.“

Wie viel Ferrari im Haas?

Die starke Reifenabnutzung trieb die Techniker des US-Rennstalls schon bei den Testfahrten um.

WILHELM

Stark im Quali, Pech im Rennen: Hülkenberg konnte keine Punkte sammeln

„Ich hoffe, es liegt nicht an der Konstruktion“, betete Komatsu. Der Japaner erinnert sich an 2019: „Da hatten wir ein schnelles Auto auf eine Runde, haben im Rennen aber die Reifen hingerichtet.“ Dass der große Bruder Ferrari im Rennen mit den gleichen Problemen kämpft, ist keine Beruhigungspille. Eher das Gegenteil. Im Heck sind beide Autos mechanisch nahezu baugleich. Haas bezieht von Ferrari Motor, Getriebe und Hinterachse.

Die Ursache könnte vorne im Auto liegen. Der Haas verliert wie der Ferrari Abtrieb, wenn die Vorderräder eingeschlagen sind. Weil man vorne mit dem Grip am Limit ist, muss man hinten Anpressdruck aufgeben, um die Autos in der Balance zu halten. Das Heck rutscht, die Reifen werden heiß und verlieren Grip.

Dazu kommt, dass Pirelli seine Vorderreifen robuster gemacht hat. Das schwächt in Relation dazu die Hinterreifen: „Besonders auf Strecken, auf denen der Hinterreifen das schwache Glied in der Kette ist, wird es schwierig, das Auto auszubalancieren. Leider überwiegen die Strecken, die den Hinterreifen fordern, im Kalender.“ Einziger Lichtblick: „Bahrain ist die schlimmste Strecke im ganzen Jahr“, atmet Komatsu auf. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

55 Prozent Biosprit

Die Formel 2 und Formel 3 sind der Formel 1 einen Schritt voraus. Die Nachwuchsserien fahren schon dieses Jahr mit 55 Prozent Biosprit und ab 2025 mit E-Fuels von Aramco.

Von: **Michael Schmidt**

Beim Kraftstoff sind die Formel 2 und Formel 3 einen Schritt vor der Formel 1. Während die Königsklasse mit E10-Sprit fährt, satteln die Nachwuchsformeln dieses Jahr auf E55-Kraftstoff um. In einem ersten Schritt mischt Alleinausrüster Aramco Benzin aus Biomasse dazu. Ab 2025 wird der aus biologischem Abfall erzeugte Anteil durch E-Fuels ersetzt, bei denen der Karbon-Anteil direkt aus der Umgebungsluft extrahiert wird. 2027 laufen die Motoren der Juniorserien komplett mit E-Fuels.

In der Saison 2023 sind insgesamt 52 Autos in beiden Juniorkategorien unterwegs. „Dafür brauchen wir etwa 300 000 Liter Kraftstoff“, erklärt Technikdirektor Didier Perrin. Die Formel 1 benötigt derzeit eine Million Liter für Rennen, Testfahrten und Prüfstandsläufe. Das wird sich durch effizientere Motoren und die zunehmende Hybridisierung reduzieren. Die Formel 1 will 2026 zu 100 Prozent nachhaltigen Kraftstoff einsetzen. Dann allerdings im Wettbewerb der Hersteller und Technologien und limitiert durch eine Energieformel von 3000 Megajoule pro Stunde. ■

MOTORSPORT IMAGES

Nachhaltiger Kraftstoff: Der Nachwuchs ist der Formel 1 einen Schritt voraus

Formel 1

Die Wunderheilung

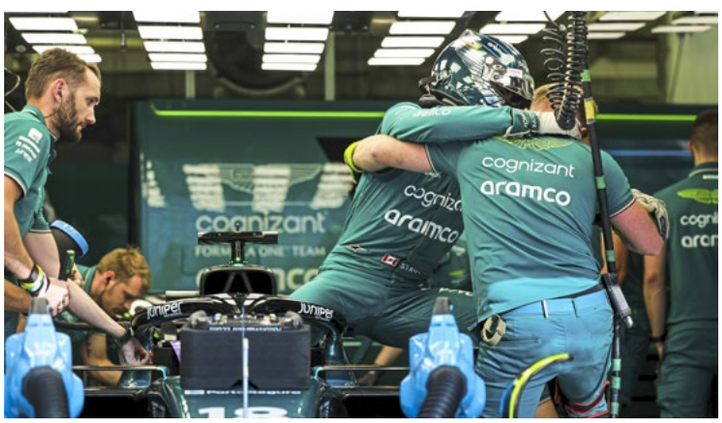
Am 18. Februar zog sich Lance Stroll bei einem Fahrradunfall Verletzungen an beiden Handgelenken zu. 13 Tage später drehte der Kanadier die ersten 45 Runden in seinem Aston Martin. Die Geschichte eines Wunders.

Von: **Michael Schmidt**

Handgelenksverletzungen sind für einen Rennfahrer das Schlimmste, was man sich wünschen kann. Lance Stroll zog sich bei einem Fahrradunfall einen Bruch des rechten und eine Stauchung des linken Handgelenks zu. Dazu kam ein gebrochener Zeh. Nach eigenen Worten hatte er sich mit seinem Mountainbike in einem Loch verhakt und einen Highsider fabriziert.

Das war am 18. Februar, fünf Tage vor Beginn der Testfahrten in Bahrain. Am 20. Februar wurde Stroll von MotoGP-Arzt Xavier Mir operiert, am 23. Februar wurde der Gips entfernt, und der Rekonvaleszent konnte wieder mit dem Training beginnen. „Die ersten zwei Tage waren hart, aber dann wurde es von Stunde zu Stunde besser. Ich habe im Simulator die Belastungen getestet, und es ging“, berichtete Stroll.

Trotzdem schien es unmöglich, nur 13 Tage nach dem Unfall in ein Formel-1-Auto zu steigen und zu fahren. Den Aussteigetest bestand der Aston-Pilot mit einer Kraftanstrengung innerhalb der geforderten sieben Sekunden. Dann legte er 45 Runden aufs Parkett, fuhr auf dem achten Startplatz und wurde trotz Schmerzen und Schonen der rechten Hand im Rennen sensationeller Sechster. Am Ende der Sitzungen musste er aus dem Auto gehoben werden. Die FIA schritt nicht ein. Sind der Aussteigetest und der Medizin-Check einmal bestanden, trägt das Team die Verantwortung für die Sicherheit. ■



WILHELM

Zwei Wochen vor dem Saisonstart hatte sich Lance Stroll schwer verletzt

NACHRICHTEN

KRITIK AN BAHRAIN

Nach drei Testtagen in Bahrain beschwerten sich viele Teams, dass sie wenig über ihre neuen Autos gelernt hätten. Die Rundenzeiten hingen zu stark von der Temperatur und der Windrichtung ab und sind je nach Tageszeit nicht miteinander vergleichbar.

KEIN VERKAUF

Alpha Tauri-Teamchef Franz Tost dementiert, dass der Rennstall zum Verkauf steht. Er sagt aber nichts dazu, ob das Team mittelfristig nach England umziehen muss, um Geld zu sparen. Einem Verkauf steht im Moment noch ein zu hoher Preis im Weg. Hitech GP hat Interesse. Angeblich wird eine ähnliche Summe aufgerufen, wie Porsche für 50 Prozent von Red Bull hätte bezahlen müssen.

SLIM BORGUDD TOT

Slim Borgudd ist am 23. Februar im Alter von 76 Jahren an Alzheimer gestorben. Der ehemalige Schlagzeuger der Popgruppe ABBA hatte es bis in die Formel 1 geschafft und in den Jahren 1981 und 1982 für ATS und Tyrrell zehn Grands Prix bestritten. Highlight war ein WM-Punkt beim GP England 1981 für ATS.

SCHNELLERE PRÜFUNG

Die FIA hat ihre Finanzprüfungsabteilung um vier Mitarbeiter aufgestockt. Die Teams müssen ihre Ausgaben für die Saison 2022 bis zum 31. März abgeben. Dann gibt sich die Behörde 45 Tage Zeit zu prüfen, ob die Angaben stimmen und eventuelle Kostendeckel-Verstöße zu melden sind.

EXPERIMENT IN IMOLA

Die Formel 1 sucht nach Wegen, die Anzahl der Reifensätze zu verringern. In dieser Saison wird es deshalb zwei Versuche geben. Den ersten wahrscheinlich in Imola. Dort hat jeder Fahrer nur elf statt 13 Sätze für das Wochenende. In Quali 1 muss jeder die harte Mischung fahren, in Q2 die Medium und in Q3 die Soft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schweizer Jubel

In seinem 96. Formel-2-Rennen holte sich Ralph Boschung den ersten Siegerpokal ab

MOTORSPORT IMAGES

Ralph Boschung hat zum Start in seine sechste Formel-2-Saison endlich den ersten Sieg in der Nachwuchsserie gefeiert. Im Hauptrennen war nur Sauber-Junior Théo Pourchaire schneller.

Von: **Tobias Grüner**

Das Fahrerfeld der Formel 2 bietet in diesem Jahr eine bunte Mischung aus ambitionierten Formel-1-Anwärtern und blutjungen Neulingen. Neun der 22 Teilnehmer sind Rookies. Zwölf Piloten sind jetzt schon über Förderprogramme mit den Rennställen der Königsklasse verbandelt. Das Niveau wurde im Vergleich zum Vorjahr noch einmal deutlich gesteigert. Gesucht werden die Stars von morgen.

Pourchaire dominiert Quali

Unter besonderem Druck steht diese Saison Théo Pourchaire. Der Sauber-Junior wollte eigentlich schon in der letzten Winterpause den Formel-1-Aufstieg schaffen. Nach durchwachsenen Leistungen in der Vorsaison entschieden die Verantwortlichen aber, den Franzosen noch ein weiteres Jahr in die Lehre zu schicken.

Dieses Mal will Pourchaire die Beförderung aber nicht noch einmal verpassen. Schon in der Qualifikation machte der 19-Jährige seine Ambitionen klar. Mit 0,751 Sekunden Vorsprung deklassierte der ART-Pilot das Feld und schnappte sich souverän die Pole-Position für das Hauptrennen.

Im Sprint mit umgedrehter Startreihenfolge der Quali-Top-10 durfte am Samstag aber erst einmal Ralph Boschung vom besten Startplatz aus losfahren. Der Walliser ist mit Abstand der erfahrenste Pilot im Feld. Ein Sieg blieb ihm aber bisher stets verwehrt. Doch in Bahrain ließ der Campos-Pilot nichts anbrennen. Nach dem gewonnenen Start setzte sich Boschung immer weiter vom Feld ab, schonte clever die Reifen und rollte am Ende mit mehr als zehn Sekunden Vorsprung über die Linie. Nach dem Premierenerfolg im 96. Rennen fiel der Jubel entsprechend groß aus: „Besser spät als nie“, grinste der 25-Jährige. „Das Auto war unglaublich. Ich habe direkt gemerkt, dass es gut läuft. Aber das Reifenmanagement war letztes Jahr nicht unsere Stärke. Deshalb konnte ich nie zu sicher sein.“ Mit auf dem Podium durften Dennis Hauger und Victor Martins jubeln. Pourchaire kämpfte sich von Startplatz 10 noch auf Rang 5 nach vorn.

Im Hauptrennen konnte den Franzosen niemand mehr stoppen. Die knapp 20 Sekunden Vorsprung erzählten noch nicht einmal die ganze Geschichte: „Ich hätte noch schneller gekonnt, wollte aber sicherheitshalber Reifen schonen.“ Dahinter profitierte Boschung von einem großen Chaos in der Startrunde. Mehrere Piloten kamen sich außen in Kurve 4 ins Gehege und ließen den Campos innen durchschlüpfen. Pourchaire konnte der Schweizer nicht herausfordern, Platz 2 geriet aber nie in Gefahr.

Spannender wurde es beim Kampf um den letzten Podiumsplatz. Zane Maloney überholte im letzten Renndrittel ein Auto nach dem anderen und sicherte sich Rang 3. Der Red-Bull-Junior aus Barbados hatte seine Reifen in der Mittagshitze am besten geschont. Auch Richard Verschoor, der im Startgetümmel ans Ende des Feldes gefallen war, zeigte eine tolle Aufholjagd, die ihn bis auf Rang 5 führte. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ralph Boschung	41.50,597 min
2.	Dennis Hauger	+ 10,848 s
3.	Victor Martins	+ 16,162 s
4.	Ayumu Iwasa	+ 24,494 s
5.	Théo Pourchaire	+ 29,709 s
6.	Jehan Daruvala	+ 30,901 s
7.	Kush Maini	+ 41,541 s
8.	Enzo Fittipaldi	+ 43,065 s
9.	Zane Maloney	+ 44,135 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 48,540 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	61.10,926 min
2.	Ralph Boschung	+ 19.666 s
3.	Zane Maloney	+ 31,587 s
4.	Kush Maini	+ 38,789 s
5.	Richard Verschoor	+ 43,082 s
6.	Arthur Leclerc	+ 44,342 s
7.	Isack Hadjar	+ 46,456 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 50,815 s
9.	Enzo Fittipaldi	+ 51,396 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 51,837 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	32
2.	Ralph Boschung	28
3.	Zane Maloney	15
4.	Kush Maini	14
5.	Richard Verschoor	11

SAUBER

Théo Pourchaire dominierte Quali und Hauptrennen

RED BULL

Zane Maloney raste reifenschonend auf Rang 3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Fernando Alonso gratulierte Bortoleto zum Sieg im Hauptrennen

MOTORSPORT IMAGES

Rookies geben Vollgas

Josep Maria Marti und Gabriel Bortoleto heißen die ersten Sieger der Formel-3-Saison 2023. Auch der unter deutscher Flagge startende Oliver Goethe zeigte ein starkes Auftaktwochenende in Bahrain.

Von: **Tobias Grüner**

Von den 33 Teilnehmern im wie immer riesigen Formel-3-Starterfeld begannen 19 in Bahrain ihre erste volle Saison in der Nachwuchsserie. Aus der Riege der Neulinge konnte im Qualifying am Freitag vor allem Gabriele Mini überzeugen. Der italienische Alpine-Junior raste bei seinem ersten Auftritt auf großer Bühne direkt auf die Pole-Position.

Für den Sprint am Samstag wurde die Reihenfolge der ersten zwölf Piloten aber wie üblich umgedreht. Mini war die Nervosität bei seinem Formel-3-Debüt anzumerken. Als die Lichter der Ampel ausgingen, würgte der Hitech-Pilot seinen Motor ab und fiel aussichtslos ans Ende des Feldes zurück. Besser machte es Franco Colapinto, der seine Pole-Position in eine Führung umwandelte. Dahinter ging Caio Collet vorbei an Josep Maria Marti auf Rang 2. Marti konterte aber direkt beim Restart nach der ersten Safety-Car-Phase in Runde 7. Nach einer weiteren Neutralisation zog der Spanier sieben Runden später auch noch an Colapinto vorbei und verwaltete die Spitzenposition souverän bis zur Zielflagge.

Maximales Pech für Mini

Beim Hauptrennen stand zunächst wieder Gabriele Mini im Fokus. Zwar kam der 17-Jährige dieses Mal etwas besser von der Linie weg als am Vortag, trotzdem musste er Gabriel Bortoleto und dem Schweizer Gregoire Saucy den Vortritt lassen. Zu allem Überfluss erkannte die Rennleitung auch noch, dass Mini nicht korrekt in seiner Startbox geparkt hatte, was in einer Fünf-Sekunden-Strafe resultierte. Davon ließ sich der Youngster zunächst nicht beeindrucken. In Runde 4 schnappte sich Mini erst Saucy, in Runde 10 dann auch noch Bortoleto. Absetzen konnte sich der Hightech-Pilot aber nicht. Die Strafe hätte ihn eigentlich auf Rang 3 zurückgeworfen, doch dann rückte das Safety Car kurz vor Schluss aus und dampfte alle Abstände ein. So wurde Mini bis auf Position 8 durchgereicht.

Neben Bortoleto holten sich auch Oliver Goethe und Dino Beganovic Pokale auf dem Podium ab. Nach Platz 6 am Vortag war es für den Wahlmonegassen Goethe, der dieses Jahr unter deutscher Flagge startet, bereits das zweite Top-Ergebnis.

Für Sophia Flörsch lief es beim Formel-3-Comeback dagegen nicht ideal. Nach Platz 24 im Qualifying musste die Münchnerin das Sprintrennen wegen eines Fehlers ihres PHM-Teams aus der Boxengasse starten. Auch im Hauptrennen lagen Punkte für die Alpine-Juniorin stets außer Reichweite. ■

BAHRAIN, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Josep Maria Marti	43.09,598 min
2.	Franco Colapinto	+ 1,805 s
3.	Caio Collet	+ 5,879 s
4.	Dino Beganovic	+ 9,017 s
5.	Paul Aron	+ 9,848 s
6.	Oliver Goethe	+ 10,623 s
7.	Gregoire Saucy	+ 11,157 s
8.	Leonardo Fornaroli	+ 11,737 s
9.	Jonny Edgar	+ 12,359 s
10.	Sebastian Montoya	+ 12,897 s

BAHRAIN, HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Gabriel Bortoleto	44.33,107 min
2.	Oliver Goethe	+ 0,869 s
3.	Dino Beganovic	+ 1,109 s
4.	Gregoire Saucy	+ 1,324 s
5.	Luke Browning	+ 1,691 s
6.	Josep Maria Marti	+ 1,848 s
7.	Kaylen Frederick	+ 2,114 s
8.	Gabriele Mini	+ 4,600 s
9.	Sebastian Montoya	+ 6,814 s
10.	Franco Colapinto	+ 9,834 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	26
2.	Oliver Goethe	23
3.	Dino Beganovic	22
4.	Josep Maria Marti	19
5.	Gregoire Saucy	16

XPB

Oliver Goethe sammelte 23 Punkte in Bahrain

XPB

Josep Maria Marti gewann den Sprint souverän

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Chaostheorie

Vom Start weg zeigte der Pole-Setter Romain Grosjean eine dominante Leistung. Doch ein Crash mit dem Vorjahres-Sieger Scott McLaughlin zerstörte den Traum vom ersten IndyCar-Triumph

INDYCAR

Der amtierende Indy-500-Sieger Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) hat mit dem Auftaktsieg in St. Petersburg seine Titelambitionen früh untermauert. In einem extrem turbulenten Rennen hielt sich der Schwede gekonnt raus und staubte am Ende ab. Sein ehemaliger Formel-1-Rivale Romain Grosjean (Andretti Autosport) war der größte Verlierer des ersten Laufs.

Von: **Philipp Körner**

Es mag zunächst wie ein Widerspruch klingen, doch im Mittelpunkt der Chaostheorie steht die Ordnung. Genauer gesagt sucht die dazugehörige Forschung nach ihr im vermeintlichen Chaos – oder den Übergang von ihr in das Durcheinander. Zumindest der Saisonbeginn der IndyCar wäre damit ein perfektes Forschungsobjekt. Denn gleich mehrmals wurde aus der Ordnung heilloses Chaos.

Bereits im ersten Training war schnell zu erkennen, dass es ein hektisches Wochenende werden würde. Trotz einer Teil-Erneuerung war die kompakte Stadtstrecke im Westen der Tampa Bay nämlich noch rutschiger und unebener geworden. Besonders die dritte Kurve stellte das 27 Vollzeit-Autos große Feld vor Extra-Herausforderungen. Andretti-Youngster Kyle Kirkwood berichtete: „Bis letztes Jahr konnte ich dort mit Vollgas aus der Boxengasse herausfahren. Nicht mal das ist jetzt mehr möglich. Am Scheitelpunkt liegt eine echt fiese Bodenwelle."

Zweite Pole für Grosjean

Kombiniert mit einem teils kräftigen Wind wurde die Qualifikation so zum Ritt auf der Dallara-Rasierklinge. Die Pole-Position ging an Romain Grosjean, der sich ein intensives Zeitenduell mit dem Andretti-Autosport-Kollegen Colton Herta geliefert hatte. Patricio „Pato" O'Ward (McLaren), Marcus Ericsson und Kyle Kirkwood rundeten die Top 5 ab. Der in der letzten Saison häufig in der Quali hadernde Ericsson war damit bester Ganassi-Pilot.

Nachdem die Durchfahrt der ersten Kurve noch überraschend gut geklappt hatte, nahm das Startchaos in besagter Kurve 3 voll seinen Lauf. Im vorderen Mittelfeld hatten sich Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) und Felix Rosenqvist (McLaren) in die jeweils rötlichen Haare bekommen, wodurch Rosenqvist die Mauer touchierte und massiv an Schwung verlor. Hinter dem strauchelnden Schweden schob sich das Verfolgerfeld zusammen, was eine heftige Massenkarambolage provozierte. Devlin DeFrancesco (Andretti Autosport) wurde dabei über einen Meter hoch in die Luft geschleudert, blieb aber unverletzt. Zusammen mit ihm waren beide Meyer-Shank-Racing-Honda und beide Foyt-Chevrolet nach gerade einmal drei Kurven raus.

> „Es wirkt fast so, als ob die Leute mir den Erfolg nicht gönnen. Ich habe nun vier Rennen gewonnen und bin zwei Jahre in Folge Titelkandidat. So kann's weitergehen."
>
> Marcus Ericsson

Die dadurch nötige Rotphase reichte zumindest etwas zur Beruhigung der Gemüter. Im Anschluss konnten sich so die unterschiedlichen Strategien mit der harten und der weichen Mischung entfalten. Vorne fuhren Grosjean und Herta zunächst auf den schnelleren Optionsreifen zügig davon. Der erste auf dem „Primary" war Penske-Pilot Scott McLaughlin auf der siebten Position. Grundsätzlich galt eine Zwei-Stopp-Strategie als die bessere Wahl, wodurch die Fahrer mit der weichen Mischung möglichst lange durchhalten mussten – im besten Fall ein gesamtes Drittel des 100 Umläufe umfassenden Auftakts. Bereits vor der 33-Runden-Marke gerieten die „Alternate"-Akteure jedoch in Probleme. Unter anderem musste Herta frühzeitig wechseln. Kurz nach der ersten Boxenstopp-

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 1. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Marcus Ericsson	51
2.	Patricio O'Ward	41
3.	Scott Dixon	36
4.	Alexander Rossi	32
5.	Callum Ilott	30
6.	Graham Rahal	28
7.	Will Power	26
8.	Álex Palou	24
9.	Christian Lundgaard	22
10.	David Malukas	21

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Phase, die Scott McLaughlin in die Führung heben sollte, brachte ein in die Mauer gedrückter Conor Daly (Ed Carpenter Racing) die zweite Neutralisierung. In bester „Cautions breed cautions"-Manier folgten im Anschluss zwei weitere Gelbphasen. Der erste Crash erinnerte dabei an das Start-Chaos: In der 42. Runde flog Kyle Kirkwood in der vierten Kurve über einen Auffahrunfall hinweg. Im Gegensatz zu den unverletzt gebliebenen Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) und Jack Harvey (RLL Racing) konnte der Jungpilot aus Florida sogar mit einer neuen Front weiterfahren.

Genau zur Rennhalbzeit fanden sich dann Colton Herta und Will Power (Team Penske) in der Anfahrt zur achten Kurve. Power, der durch ein missglücktes Duell mit Ericsson in die missliche Lage geraten war, schubste Herta in die Reifenstapel, blieb aber im Rennen. Herta zeigte sich danach sehr frustriert. Power sah sich angesichts von kalten Reifen und von Reifenresten schlicht im Pech.

Ericsson kontert Kritik

Auch der letzte Crash des Tages provozierte große Emotionen. Dank zahlreicher Runden unter Grün hatten sich die Strategien vorher fertig ausspielen können. Alles lief auf einen spannenden Zwei-Stopp-Kampf zwischen Grosjean und McLaughlin heraus. Der Neuseeländer fuhr zur Mitte einen starken Soft-Stint. Nach einem miesen Penske-Stopp lag Grosjean direkt hinter dem aus der Box gekommenen McLaughlin. In der vierten Kurve sah der schnellere Grosjean einen Weg vorbei – McLaughlin hingegen Raum zum Verteidigen. Der frühere Supercars-Mann räumte dabei den Ex-Formel-1-Fahrer und sich selbst in die Stapel ab. Grosjean wütete. Ein höchst unglücklicher McLaughlin entschuldigte sich später im Paddock. Die großen Nutznießer waren O'Ward, Ericsson und Dixon. Passend zum chaotischen Tag gab es aber noch ein letztes Drama im Finale: Wegen eines kurzen Motorproblems stotterte O'Ward drei Runden vor Ende aus der letzten Kurve heraus und fiel zwischen Ericsson und Dixon. Ericsson gewann so erneut – und damit wären wir wieder bei der Chaostheorie – nach einem riesigen Durcheinander. Er selbst sieht in der Wiederholung keinesfalls eine Ordnung: „Es wirkt fast so, als ob die Leute mir den Erfolg nicht gönnen wollen. Ich habe nun vier Rennen gewonnen und bin zwei Jahre in Folge Titelkandidat. So kann es weitergehen." ■

MOTORSPORT IMAGES

Eine Massenkarambolage in der ersten Runde eliminierte fünf Autos

INDYCAR

Bester Ganassi in der Quali und bester im Rennen – Sieger Marcus Ericsson

INDYCAR

Ex-Ferrari-Junior Callum Ilott sprang von Startplatz 22 in die Top 5

INDYCAR, ST. PETERSBURG (FLORIDA)

1. von 17 Rennen; Renndistanz: 100 Runden (180 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	2:05.30,7907 h
2.	Patricio O'Ward	McLaren-Chevrolet	+ 2,4113 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 2,9257 s
4.	Alexander Rossi	McLaren-Chevrolet	+ 6,7689 s
5.	Callum Ilott	Juncos Hollinger-Chevrolet	+ 8,2650 s
6.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 10,7671 s
7.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 11,6798 s
8.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 14,7244 s
9.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 14,9528 s
10.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 15,4401 s

INDYCAR

Zweiter Saisonhalt: Texas (2. April)

NACHRICHTEN

HARTER CHADWICK-START

Das Debütrennen der dreifachen W-Series-Meisterin Jamie Chadwick in der Nachwuchsserie Indy NXT verlief wie das Hauptevent dramatisch. Im mit 19 Autos gut besetzten F2-Pendant der IndyCar (vormals Lights) qualifizierte sich die Britin in Andretti-Diensten nur auf Rang 18. Gleich drei größere Zwischenfälle und Reparaturstopps hielten sie dann am Ende des Feldes. Trotzdem sprang im fünfmal (!) neutralisierten 40-Runden-Lauf Rang 13 heraus. Auf dem ersten Platz durfte der HMD-Motorsports-Fahrer Danial Frost jubeln. Der Youngster aus Singapur hatte sich sechs Plätze nach vorne gekämpft. Der Rookie Nolan Siegel (HMD Motorsports) und Jacob Abel (Abel Motorsports) komplettierten die Top 3.

ZENDELI GOES USA

Der frühere Formel-2- und Formel-3-Fahrer Lirim Zendeli tritt in dieser Saison in der USF Pro 2000 Championship an. Nach zuletzt schwierigen Jahren in Europa erhofft sich der Bochumer im Rahmenprogramm der IndyCar einen Karriere-Neustart. Bei den beiden ersten Läufen in St. Pete fuhr der deutsche F4-Champion für das Team TJ Speed Motorsports die Ränge 16 und 4 ein. In der Meisterschaft ist er trotz der Probleme am Samstag Siebter.

GRÜNER UND IM OVAL

Neben einem zu 100 Prozent erneuerbaren Sprit kommen in der IndyCar Series 2023 auch nachhaltigere Reifen zum Einsatz. Die aus nordamerikanischem Guayule-Kautschuk gefertigte Optionsmischung wird in dieser Saison vom Reifenpartner Firestone zu allen Stadtrennen gebracht. Ihr Debüt feierten die grüneren Pneus bereits im letzten Jahr. Zwar nicht umweltfreundlich, aber ebenfalls revolutionär ist derweil die Freigabe von Optionsreifen für das Ovalrennen in Gateway (27. August).

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rund um die Nordschleife werden HD-Kameras angebracht und Glasfaserkabel verlegt

NÜRBURGRING

Update für die Schleife

Elf Millionen Euro fließen in umfangreiche Neuerungen rund um das Thema Digitalisierung und Künstliche Intelligenz auf der Nordschleife. Die Bauarbeiten sind bereits in vollem Gange. Damit soll die Sicherheit vor allem im Touristenverkehr als auch bei Industriepool-Fahrten erhöht werden. Die Nürburgring Langstrecken-Serie könnte davon ebenfalls in Zukunft profitieren.

Von: **Bianca Leppert**

Die Bagger sind mal wieder los. Das ist im Winter schon fast das gewohnte Bild rund um die Nürburgring-Nordschleife. Denn beginnt im März wieder die Saison, bleibt keine Zeit mehr für Bauarbeiten. Derzeit wird daran gewerkelt, Glasfaserkabel und Kameramasten rund um die Strecke zu installieren. Zumindest für den ersten Teil des großen Bauvorhabens, das insgesamt elf Millionen Euro kostet. Der zweite Teil folgt in der nächsten Winterpause nach der Saison 2023.

Bis 2025 soll das neue System im Einsatz sein, das rund 150 HD-Kameras inklusive Grand-Prix-Strecke bietet und eine komplette Überwachung möglich macht. Ein Novum auf der Eifel-Achterbahn: Die Kameras sind die Werkzeuge für eine Künstliche-Intelligenz-Software, die Gefahren erkennen soll.

„Das ist in erster Linie für Touristenfahrten, Trackdays und Co. gedacht. Im Motorsport haben wir ja 150 Posten rund um die Strecke, die wir im Normalbetrieb aber nicht haben. Daher war klar, wir brauchen technische Unterstützung“, sagt Nürburgring-Geschäftsführer Christian Stephani.

Drei verschiedene Zonen

Die jeweilige Kamera ist das sehende Auge der Künstlichen Intelligenz. Dafür gibt es drei verschiedene Zonen. Die grüne Zone ist das Asphaltband. Der Grünstreifen ist die gelbe Zone, in der es brenzlig werden könnte, und die rote Zone ist alles, was die Leitplanke und den Raum dahinter betrifft. Die Künstliche Intelligenz macht den Rennleiter darauf aufmerksam, dass man an dieser Stelle genauer hinschauen muss. Auch Signale auf speziellen Leucht-Panels, die an die KI gekoppelt sind, sollen die herannahenden Fahrer warnen.

„Wir werden auch in der Lage sein, etwa ein Teil oder ein Tier auf der Strecke zu erkennen“, erklärt Stephani. „Man muss die KI aber natürlich auch anlernen, sodass anhaltende Sicherheitsfahrzeuge oder ein herumfliegender Vogel kein Grund für einen Abbruch sind.“

> „Man wird sicher irgendwann darüber reden, das System für die Überwachung in Sachen Strafen zu nutzen. Aber Details sind noch nicht besprochen.“
>
> Christian Stephani

Die Planungen für das umfangreiche Projekt laufen bereits seit mehr als zehn Jahren. Seit 2020 gibt es einen Testabschnitt auf der Döttinger Höhe, um zu verifizieren, ob die Künstliche Intelligenz überhaupt funktioniert und ob es sich lohnt, sie auf andere Streckenabschnitte zu übertragen. Hier kam man zu dem Schluss: Es klappt.

Wie die Nürburgring Langstrecken-Serie oder das 24h-Rennen die intelligente Technik nutzen kann, muss sich in Zukunft zeigen. Sie soll keinesfalls eine Entscheidung eines Streckenwarts oder Rennleiters ersetzen. Die HD-Kameras rund um die Strecke lassen aber einerseits hoffen, Bildmaterial bei strittigen Strafen nutzen zu können. Andererseits dürstet es die Fans, endlich eine komplette Nordschleifen-Runde im TV sehen zu können.

„Man wird sicher irgendwann darüber reden, es für Zwecke wie Überwachung in Sachen Strafen zu nutzen“, sagt Stephani. „Aber das sind Details, die noch nicht besprochen sind. Auch sollte man in dieser Saison noch keine großen Erwartungen haben. Nur weil die Kameras positioniert sind, heißt das nicht, dass die Kameras in der Race Control bereits abrufbar sind.“

Sicherheit im Fokus

Für die Fans sind die Kameras noch kein Hoffnungsschimmer. „Das Thema TV-Übertragung muss man separat betrachten. Es geht nicht um die Medialisierung, sondern um die Sicherheit. Die Kameras sind nicht für eine Medialisierung ausgerichtet. Das 24h-Rennen wird also immer eigene Kamera-Technologien mitbringen müssen, aber es ergeben sich natürlich Vorteile durch die Glasfaser-Ausstattung. Das macht es weniger aufwendig in Sachen Logistik.“

Auch wenn wir also in nächster Zeit keine packenden Live-Duelle aus Karussell und Co. zu sehen bekommen, bleibt ein positiver Aspekt: Im besten Fall erhöht sich die Sicherheit. Und das wiederum trägt dazu bei, dass uns die Nürburgring-Nordschleife lange erhalten bleibt. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Team Jota startet als erstes Porsche-Kundenteam ab dem WM-Lauf in Spa

„Alle Enten in einer Reihe“

Letzte Woche präsentierte das britische Team Jota Sport sein WM-Programm mit dem Porsche 963 in der Topklasse der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Teamchef Sam Hignett glaubt, dass auch ein Kundenteam für Furore sorgen kann – aber wohl noch nicht in dieser Saison.

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

Bereits beim 24h-Rennen in Daytona enthüllte Urs Kuratle, LMDh-Projektleiter bei Porsche, dass das britische Jota-Team seinen Kundensportrenner für die Topklasse vor dem dritten WM-Lauf in Spa erhalten wird. Das ermöglicht es den Briten, auch beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start zu gehen.

Das Jota-Team konnte mit dem Autovermieter Hertz einen großen Sponsor an Land ziehen, weshalb der Kundenrenner in goldener Livery an den Start gehen wird. Dazu ist die kalifornische Luxusmarke Singer an Bord, ebenso die NFL-Legende Tom Brady, der als Sponsor mit seinem Mode-Label auf dem Auto vertreten sein wird.

JOTA

Auffällig: Dank Hauptsponsor Hertz tritt der Jota-Flitzer in der Farbe Gold an

Teamchef Sam Hignett geht mit moderaten Erwartungen in die erste LMDh-Saison: „Wir haben hart dafür gepusht, in Spa am Start zu stehen, aber man sollte nicht zu viel erwarten. Die Testarbeit und die Simulation ist das eine, aber am meisten lernt man beim Renneinsatz, und da haben wir noch viel Arbeit vor uns.“ Jota nutzt zur Vorbereitung die AI-Software von Monolith, die man bereits erfolgreich in der LMP2-Klasse verwendete. „Im ersten Schritt müssen wir die operative Seite lernen, dann kommen Zuverlässigkeit und Performance. Wir versuchen also erst mal, alle unsere Enten in eine Reihe zu stellen. Das ist ein komplexer Prozess – der Erfolg steht am Ende der Kette.“

Sam Hignett ist überzeugt, dass man nach einer Anlaufphase auch Topergebnisse erzielen wird: „Wir sind das erste Kundenauto, und wenn wir alles richtig machen, werden wir auch die Ersten sein, die Erfolge einfahren – dieses System hat für uns schon in der LMP2-Klasse gut funktioniert.“

Mit António Félix da Costa, Yifei Ye und Will Stevens ist Jota fahrerisch gut aufgestellt. Hignett hat bestätigt, dass Jota für 2024 dann zwei Porsche-Kundenrennwagen in der WM-Topklasse einsetzen wird. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS BEI SPORT1

Die Gerüchteküche brodelte lange, nun steht endlich der TV-Partner für das ADAC GT Masters fest: Die GT3-Serie kehrt zu Sport1 zurück. Die Rennen sind sowohl im Free-TV als auch auf den digitalen Plattformen live zu sehen. Dazu gehören auch die Läufe der ADAC GT4 Germany. Zudem wird es wieder eine Übertragung via YouTube geben. Das war aus Rechtegründen bei RTL Nitro nicht zeitgleich möglich.

FERRARI-AUFGEBOT FÜR NLS

Wie bereits von MSa berichtet, wird Frikadelli Racing mit einem Ferrari 296 GT3 in der NLS und beim 24h-Rennen antreten. Nun hat man auch offiziell Rinaldi Racing als Partner und die Profi-Besetzung mit Earl Bamber, Nicky Catsburg, David Pittard und Felipe Fernández Laser verkündet. Rinaldi betreut zudem einen weiteren italienischen Renner: Das Wochenspiegel-Team kehrt ebenfalls mit einem 296 GT3 auf die Nürburgring-Nordschleife zurück. Beim 24h-Rennen sitzen Leonard Weiss, Jochen Krumbach, Daniel Keilwitz und Indy Dontje am Steuer. Teambesitzer Georg Weiss wird einige Läufe zur NLS bestreiten.

RUTRONIK RACING IN GTWC

Neben dem Wechsel auf die Nordschleife hat sich Rutronik Racing nun zu einem zweiten Programm bekannt. Wie erwartet tritt das ehemalige ADAC-GT-Masters-Team im GTWC Endurance Cup an. Als Fahrer wurden Thomas Preining, Dennis Olsen und Laurin Heinrich bestätigt.

ISOTTA-FRASCHINI-LMH TIPO 6

Die wiederbelebte italienische Sportwagenmarke Isotta Fraschini zeigte letzte Woche in Mailand ihr Hypercar-Fahrzeug für die Topklasse der Sportwagen-WM. Der Tipo 6 LMH Competizione soll auf „Race-by-race“-Basis 2023 bei einzelnen WM-Läufen an den Start gehen, wie Sportchef Claudio Berro bestätigte. Hintergrund: Die WEC hatte Isotta Fraschini keinen permanenten Startplatz für die Saison 2023 zugestanden. Der Isotta-LMH kombiniert einen Verbrennungsmotor mit Hybridantrieb.

ISOTTA FRASCHINI

ROWE RACING MIT BMW

Rowe Racing wird mehrere Jahre Partner von BMW Motorsport bleiben. In dieser Saison liegt der Fokus auf dem 24h-Rennen auf dem Nürburgring und dem 24h-Klassiker in Spa. In der GTWC werden Philipp Eng, Nick Yelloly und Marco Wittmann einen M4 GT3 pilotieren. Das Schwesterauto gehört wie im vergangenen Jahr den BMW-Junioren. Beim 24h-Rennen am Nürburgring setzt man auf Rückkehrer Maxime Martin, Dries Vanthoor, Marco Wittmann und Sheldon van der Linde. Der M4 GT3 mit der #99 ist wie im Vorjahr mit Augusto Farfus, Connor de Phillippi, Nick Yelloly und Philipp Eng besetzt.

IMSA: WARTEN AUF GTD-BOP

Beim IMSA-Start in Daytona gab es in den GT-Klassen GTD und GTD-Pro erkennbar große Unterschiede bei der Performance. Während Mercedes in der GTD-Pro am schnellsten war und die Klasse gewann, fuhren andere Marken wie Porsche, Lamborghini, BMW oder Ferrari hinterher. Mittlerweile gibt es nach weiteren Testfahrten auch Daten für das nächste Rennen in Sebring. Besonders die Porsche-Teams erwarten eine bessere BOP mit weniger Gewicht und größeren Restriktoren – andernfalls drohen sie mit dem Rückzug aus der IMSA-Meisterschaft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kontinentaler Großangriff

Mitfavorit beim Saisonauftakt: Portugals Meister Armindo Araújo

NICO MEYER

Raus aus dem Dornröschenschlaf. Nie war die Rallye-Europameisterschaft besser besetzt als 70 Jahre nach ihrer Debütsaison im Jahr 1953. Beim Saisonauftakt der kontinentalen Topliga am kommenden Wochenende in Portugal stehen sage und schreibe 13 nationale und internationale Champions am Start.

Von: **Reiner Kuhn**

Vorbei die Zeiten, in denen die altehrwürdige Rallye-Europameisterschaft ein Schattendasein fristete. Das älteste FIA-Championat boomt seit Jahren kräftig. Das liegt allem voran an den sukzessive optimierten Rahmenbedingungen der kontinentalen Serie, angefangen beim ausgewogenen Mix mit jeweils vier Schotter- und ebenso vielen Asphaltrallyes, über die freie Wahl der Reifenpartners bis hin zur massiv ausgebauten TV-Produktion, die Herstellern und Sponsoren eine bessere Bühne gibt und es den Fans ermöglicht, jede einzelne Wertungsprüfung aus verschiedenen Perspektiven im Life-Stream zu verfolgen.

Masse und Klasse

Das zeigt Wirkung: Neben der Quantität sind vor allem Qualität und auch Spannung enorm gewachsen. Im Vorjahr konnten sich bei den acht EM-Läufen sieben verschiedene Fahrer in die Siegerliste eintragen. Beim Saisonfinale in Spanien hatten die fünf Bestplatzierten auf ihren Autos vier verschiedene Reifenmarken montiert – ein Novum im internationalen Spitzensport.

> Nach Walter Röhrl (1974), Jochi Kleint (1979), Erwin Weber (1992) und Armin Schwarz (1996) holte Armin Kremer im Jahr 2001 die EM-Krone letztmals nach Deutschland.

Vor dem Saisonauftakt auf den traditionsreichen Schotterpisten rund um die portugiesische Rallye-Hochburg Fafe haben sich 48 der knapp 90 Teams für die Rallye-EM eingeschrieben, satte 40 davon mit einem Rally2-Turboallradler. Das Teilnehmerfeld ist internationaler, stärker und auch in der Spitze ausgeglichen denn je.

Ein Dutzend Sieganwärter

Neun Jahre nachdem mit Esapekka Lappi letztmals ein Werksfahrer Europameister wurde, streiten sich mehr oder weniger gut finanzierte Privatiers um die EM-Krone. Beim Saisonauftakt sind 23 Nationen, und 13 nationale oder internationale Champions am Start. So trifft Titelverteidiger Efren Llarena (Skoda) unter anderem auf den Asien-Pazifik-Champion und ehemaligen Werksfahrer Hayden Paddon (Hyundai), die Ex-WRC2-Welt-

ERC

Ex-WRC2-Weltmeister: Mads Östberg

ERC

Aktueller Asien-Pazifik-Champion: Hayden Paddon

ERC

Französischer Schotterkönig: Mathieu Franceschi

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

meister Mads Östberg (Citroën) und Pontus Tidemand (Ford), den früheren Junioren-Weltmeister Tom Kristensson (Citroën) oder die Landesmeister aus Finnland (Mikko Heikkilä), Österreich (Simon Wagner), Portugal (Armindo Araújo) und Rumänien (Simone Tempestini), alle auf Skoda.

Dem nicht genug sind acht EM-Laufsieger, darunter Miko Maczyk, Martin Sesks, Filip Mares (alle Skoda), Yoann Bonato und Bernardo Sousa (beide Citroën) und nicht zuletzt der aktuelle Hyundai-Werkspilot Craig Breen mit von der Partie. Nicht zu vergessen EM-Asse wie Alberto Battistolli, Simone Campedelli oder Gregor Jeets (alle Skoda) und die auch in der WRC2 aktiven Erik Cais (Skoda), Georg Linnamäe (Hyundai) sowie der aktuelle Junioren-Weltmeister Robert Virves (Ford). Einen Top-Favoriten auszumachen, ist schlicht unmöglich.

Auftakt ohne EM-Junioren

Das liegt neben den vielen Rallye-Assen auch an deren unterschiedlichen Rally2-Boliden samt völlig verschiedenen Reifen-Kombinationen. So wird Östberg als einer von sechs offiziellen MRF-Piloten erst beim Vortest erstmals die neueste Entwicklung der indischen Reifen-Lieferanten auf seinem Citroën testen. Beim Saisonstart rechnet der norwegische Routinier ebenso wie die von Pirelli, Michelin oder Hankook ausgerüstete Konkurrenz mit extrem matschigen Strecken, wie im Vorjahr sind erneut heftige Regenschauer vorhergesagt .

Den EM-Junioren bleibt dies erspart. Die jeweils drei Schotter- und Asphaltläufe umfassende und mit Rally4-Fronttrieblern ausgetragene Nachwuchsserie, deren Gewinner in die Junioren-WM aufsteigt, beginnt Ende Mai in Polen. Der deutsche Opel-Junior Timo Schulz wird dann nicht nur auf den Italiener Roberto Drapa oder den Esten Joosep Ralf Nögene, sondern auch auf Max McRae, den Neffen des unvergessenen Colin McRae, treffen. ■

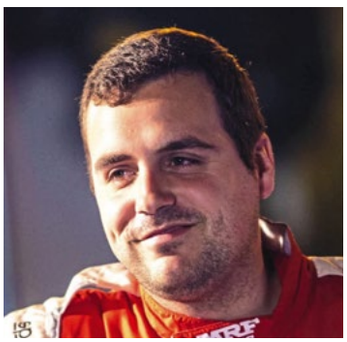
EM-KALENDER 2023

10.–12.03.	Serras de Fafe (P), Schotter
04.–06.05.	Gran Canaria (E), Asphalt
19.–21.05.	Polen (PL), Schotter*
16.–18.06.	Lettland (LT), Schotter*
06.–08.07.	Schweden (S), Schotter*
28.–30.07.	Rom (I), Asphalt*
18.–20.08.	Barum (CZ), Asphalt*
06.–08.10.	Ungarn, Asphalt*

*Junioren-EM (U27)

Kurzinterview mit Efren Llarena

„Die Konkurrenz ist so stark wie niemals zuvor“



Wie fühlt man sich als Europameister?
Großartig, schließlich gibt es unter dem WM-Titel nichts Bedeutenderes. Ehrlich gesagt, halte ich es für schwieriger die Rallye-EM zu gewinnen. Denn anders als in der WM oder WRC2 trifft man hier auf viele nationale Spezialisten, die jeden Meter kennen und in gleich guten Autos sitzen.

Statt in die WM aufzusteigen, verteidigen Sie Ihren EM-Titel. Warum?
Das liegt am Budget. Ich würde mir die WRC2 zutrauen und auch gerne fahren, aber das kostet sicher das Dreifache. Zudem sind in der EM mehrere Reifen-Hersteller aktiv. Ohne die Unterstützung von MRF könnte ich nicht um den EM-Titel kämpfen. Anderen Fahrern geht das ähnlich. Nicht ohne Grund sind so viele gute Fahrer dabei. Die Konkurrenz ist stärker als jemals zuvor.

Wie haben Sie sich auf die EM-Saison vorbereitet?
Vor drei Wochen hat unser Team den neuen Skoda Fabia RS bekommen. In der Nähe von Fafe haben wir zwei Tage lang ein Basis-Setup herausgefahren. Der RS hat mehr Leistung und Drehmoment, längere Federwege und so weiter. Aktuell untersteuert er für meinen Geschmack noch zu sehr. Aber wir haben noch den offiziellen Vortest vor dem Auftakt. Ich denke, ich werde ein, zwei Rallyes brauchen, um das Potenzial auszuschöpfen.

Wo sind Sie stärker, auf Asphalt oder Schotter?
So unterschiedlich es ist, ich mag beides. Ich fühle mich auf den ultraschnellen Schotterläufen wie in Polen und Lettland sehr wohl, mag es aber auch, wenn man auf Gran Canaria extrem präzise fahren und die Grenzen der Reifen kennen muss.

Wen zählen Sie zum engeren Favoritenkreis?
Ich könnte ein halbes Dutzend Fahrer aufzählen, angefangen bei Mads Östberg und Hayden Paddon. Wir schauen erst einmal auf uns. Um am Ende ganz vorne zu sein, darf man sich keine Schnitzer erlauben. ■

Efren Llarena

Geburtstag: 26. Mai 1995
Wohnort: Esp. de Los Monteros
Herkunftsland: Spanien

Beifahrerin: Sara Fernandez
Auto: Skoda Fabia RS Rally2

Kurzinterview mit Simon Wagner

„Ich habe die Ernährung umgestellt und bin fitter“

Was ist für Sie wichtiger, die Titelverteidigung in Österreich oder die Rallye-EM?
Es geht nicht darum, was wichtiger ist. Nahezu all unsere Sponsoren und Partner kommen aus Österreich. Meine Erfolge in der heimischen ÖRM sind sozusagen die Basis, um das Budget für die EM zusammenzukriegen. Fahren wir in der EM wie im Vorjahr auf den Azoren oder in Tschechien aufs Podium, hilft das natürlich ebenfalls weiter. Ich bin ja kein Profi und geh ganz normal arbeiten. Abends sitze ich dann zu Hause und schaue Onboard-Videos, um mich auf die bevorstehende Rallye vorzubereiten.

Was haben Sie vor Saisonauftakt sonst noch gemacht?
Wohl am Wichtigsten ist, dass ich nun mit Radosav Djukic zusammenarbeite, der schon Loeb und Ogier betreute. Bei unseren ersten Treffen sagte er mir, dass ich sehr müde wirke. Verständlich, wenn man wie ich als Bauschlosser arbeitet und sich nicht nur auf die Fitness und das Fahren konzentrieren kann. Seine Unterstützung zeigt aber schon Wirkung. Ich habe nicht nur die Ernährung umgestellt, sondern bin durch gezieltes Training fitter, frischer und mental stärker.

Auf welche Rallye freuen Sie sich am meisten?
Abgesehen davon, dass ich die Azoren vermisse und das Fahren auf Schotter liebe, steht bei mir die Barum-Rallye weit oben.

ERC

Was sind Ihre Ziele?
Zu Jahresbeginn hätte ich gesagt, dass ich die Podiumsplätze anpeile, egal ob auf Schotter oder Asphalt. Aber bei all den bekannten Namen, Profis und Spezialisten sind erst einmal die Top 10 das Ziel. Ein Platz in den Top 5 wäre für uns ein Riesenerfolg. Das soll nicht heißen, das wir uns verstecken wollen. Im Gegenteil: Meine bisherigen Resultate zeigen, dass ich mittlerweile ein guter Allrounder bin. Allerdings fehlt mir auf den superschnellen Rallyes wie in Polen, Lettland oder auch dem ehemaligen WM-Lauf in Schweden noch die Erfahrung, um ohne allzu großes Risiko ganz vorne mitzufahren. ■

Simon Wagner

Geburtstag: 18. April 1993
Wohnort: Unterweitersdorf
Herkunftsland: Österreich

Beifahrer: Gerald Winter
Auto: Skoda Fabia RS Rally2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Obenauf: Das Toyota-Duo Al Rajhi/Gottschalk feiert seinen ersten WM-Sieg

W2RC

Rallye-Raid-WM I Abu Dhabi

Wenn zwei sich streiten

Erst kassierte Sébastien Loeb 50 Strafstunden, dann katapultierte sich Weltmeister Nasser Al-Attiyah in Führung liegend ins Aus. Dessen Toyota-Markenkollege Yazeed Al Rajhi war zur Stelle und siegte.

Von: **Reiner Kuhn**

Anders als beim ultimativen Saisonhöhepunkt, als bei der Rallye Dakar die WM-teams noch satte zwei Wochen durch das offene Gelände jagten, stehen bei den restlichen vier WM-Läufen nur jeweils fünf Tagesetappen auf dem Programm. Und da es in der Rally-Raid-WM nicht nur für die Endplatzierung WM-Punkte gibt, sondern auch für Etappensiege, wird vom ersten Meter an kräftig Gas gegeben – allen voran von den Dauer-Duellanten Nasser Al-Attiyah (Toyota) und Sébastien Loeb (BRX).

Während der Dakar-Sieger aus Katar den ersten Tagessieg vor seinem Markenkollegen Yazeed Al Rajhi feiert, strandet der Rekord-Champion aus Frankreich mit Motorschaden im Gelände. Zwar kann Prodrive das Triebwerk reparieren, Loeb verpasst aber eine Etappe und kassiert 50 Strafstunden. Al-Attiyah bleibt auf dem Gas und ist auch an Tag 2 und 3 Schnellster. Dumm nur, dass er sich kurz vor dem Etappenziel einen mehrfachen Salto leistet und dabei der Sicherheitskäfig seines Toyota Hilux so sehr in Mitleidenschaft gezogen wird, dass ihn die FIA-Offiziellen aus dem Rennen nehmen. Damit sind auch die so wertvollen WM-Zähler für die Etappensiege futsch. Denn um diese zu erhalten, muss man ins Ziel kommen. Marathonrallyes sind eben Ausdauer-Veranstaltungen.

Das wissen auch Al Rajhi und sein brandenburgischer Co Timo Gottschalk. Das wiedervereinte Duo siegt vor Martin Prokop (Ford). Loeb muss sich am Ende als Vorletzter mit Platz 34 zufriedengeben. Das reicht dem 49-Jährigen, um 14 WM-Zähler für einen Etappensieg und seine Tagesplatzierungen mitzunehmen und seine WM-Führung mit 101 Punkten ohne einen Rallye-Sieg auf 16 Zähler Vorsprung vor Al-Attiyah auszubauen. Abu Dhabi-Sieger Al Rajhi ist mit nur einem Zähler Rückstand WM-Vierter hinter Prokop. ■

Rallycross-WM

Neuer WM-Kalender

Aufgrund einiger Rochaden startet die Rallycross-WM mit ihren vollelektrischen Supercars eine Woche früher in die zweite Saison.

Und jährlich grüßt das Murmeltier: Einmal mehr wird zwei Monate vor dem Saisonbeginn den WM-Kalender angepasst. Vier der acht WM-Termine, darunter das deutsche Gastspiel in Buxtehude, wurden vom WM-Promoter und den FIA-Offiziellen um ein oder zwei Wochen verschoben.

Der Lauf in Portugal rückt von Ende August auf Anfang Juni vor und bildet nun den WM-Auftakt des in Europa in drei Monaten zu absolvierenden Tourplans, bevor es zu den Doppelläufen nach Südafrika und Asien geht. ■ RK

Neue WM-Termine 2023

03./04.06. Portugal (Montalegre)
17./18.06. Norwegen (Hell)
01./02.07. Schweden (Höljes)
22.-23.07. England (Lydden Hill)
05./06.08. Belgien (Mettet)
19./20.08. Deutschland (Buxtehude)
07./08.10. Südafrika (Kapstadt)
11./12.11. Asien (Hongkong?)

SVEN KOPF

Sommer-Sause: Sechs der acht WM-Läufe steigen zwischen Juni und August

Rallye-WM I Masters Cup

Kremer gegen Delecour

Wenn, dann richtig ist das Motto von Armin Kremer und fordert Monte-Sieger François Delecour zum Titelduell im Masters Cup.

Im Vorjahr feierte Armin Kremer im für Fahrer über 50 Jahre ausgeschriebenen Masters Cup fünf Saisonsiege, den Titel verpasste der 54-Jährige aufgrund zweier Motorschäden dennoch um ein einziges Pünktchen.

Das will er diesmal ändern. „Ich musste erst überlegen. Zum einen bin ich im Familienunternehmen gefordert, zum anderen wollte ich aber einmal die Safari-Rallye bestreiten“, so der dreimalige Deutsche, Europa- und Asien-Pazifik-Meister. „Mit ein, zwei Schotterläufen davor und dem Heimspiel rund um Passau war das schon fast eine Saison.“

Bei sieben WM-Läufen wechseln sich im von Team BRR eingesetzten neuen Skoda Fabia RS seine Tochter Ella und Timo Gottschalk als Copiloten ab. Sein größter Titelkonkurrent ist Monte-Sieger François Delecour. Schon in Kroatien steht das erste Gipfeltreffen an. ■ RK

KEANE DESIGN

Wie Top-Kontrahent Delecour startet auch Kremer im neuen Skoda Fabia RS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorsport-T

Monat	Datum	Formel 1	Formel 2	Formel 3	IndyCar	Formel E
Januar	01.					
	08.					
	15.					Mexiko-Stadt
	22.					
	29.					Diriyah 1/2
Februar	05.					
	12.					Hyderabad
	19.					
	26.					Kapstadt
März	05.	GP Bahrain	Sakhir	Sakhir	St. Petersburg	
	12.					
	19.	GP Saudi-Arabien	Jeddah			
	26.					São Paulo
April	02.	GP Australien	Melbourne	Melbourne	Fort Worth	
	09.					
	16.				Long Beach	
	23.					Berlin 1/2
	30.	GP Aserbaidschan	Baku		Alabama	
Mai	07.	GP Miami				Monaco
	14.				Indy-Rundkurs #1	
	21.	GP Emilia-Romagna	Imola	Imola		
	28.	GP Monaco	Monaco	Monaco	Indy 500	
Juni	04.	GP Spanien	Barcelona	Barcelona	Detroit	Jakarta 1/2
	11.					
	18.	GP Kanada			Elkhart Lake	
	25.					Portland
Juli	02.	GP Österreich	Spielberg	Spielberg	Mid-Ohio	
	09.	GP Großbritannien	Silverstone	Silverstone		
	16.				Toronto	Rom 1/2
	23.	GP Ungarn	Budapest	Budapest	Iowa 1/2	
	30.	GP Belgien	Spa-Francorchamps	Spa-Francorchamps		London 1/2
August	06.				Nashville	
	13.				Indy-Rundkurs #2	
	20.					
	27.	GP Niederlande	Zandvoort		Madison	
September	03.	GP Italien	Monza	Monza	Portland	
	10.				Laguna Seca	
	17.	GP Singapur				
	24.	GP Japan				
Oktober	01.					
	08.	GP Katar				
	15.					
	22.	GP USA				
	29.	GP Mexiko				
November	05.	GP Brasilien				
	12.					
	19.	GP Las Vegas (18.11.23)				
	26.	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi			

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ermine 2023

WEC (ELMS)	IMSA	DTM	TCR World Tour	ADAC GT	NLS	NASCAR	WRC
							Monaco
	24h Daytona						
						L.A. Clash	
						Daytona Duels	Schweden
						Daytona 500	
						Fontana	
						Las Vegas	
Vortest (Sebring)					Einstellfahrten	Phoenix	
Sebring	12h Sebring				NLS 1	Atlanta	Mexiko
						Austin	
					NLS 2	Richmond	
						Bristol (Dirt)	
Portimão	Long Beach				NLS 3	Martinsville	
(Barcelona)						Talladega	Kroatien
Spa-Francorchamps			Portimão			Dover	
(Imola)						Kansas	
	Laguna Seca					Darlington	Portugal
					(24h Nürburgring)	All-Star Race	
		Oschersleben	Spa-Francorchamps			Charlotte	
						Madison	Italien
Le Mans			Vallelunga	Hockenheimring		Sonoma	
			Budapest		NLS 4		
	Watkins Glen	Zandvoort				Nashville	Kenia
						Chicago	
Monza	Mosport	Norisring		Norisring	NLS 5	Atlanta	
(Le Castellet)				Nürburgring		New Hampshire	
	Lime Rock					Pocono	Estland
						Richmond	
	Elkhart Lake	Nürburgring				Michigan	Finnland
						Indy-Rundkurs	
		Lausitzring	El Pinar			Watkins Glen	Belgien
(Aragón)	Virginia		San Luis			Daytona	
						Darlington	
Fuji		Sachsenring		Sachsenring	NLS 6 + 7 (12h)	Kansas	Griechenland
	Indy-Rundkurs					Bristol	
(Spa-Francorchamps)		Spielberg		Spielberg	NLS 8	Fort Worth	
						Talladega	Chile
					NLS 9	Charlotte (Roval)	
	Atlanta					Las Vegas	
(Portimão)		Hockenheimring		Hockenheimring		Homestead	
						Martinsville	Zentraleuropa
Bahrain			TBA			Phoenix	
			Bathurst				
			Macau				Japan

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am Ende doch dabei? Attempto Racing will mit zwei Top-Autos antreten

DTM

Offene Fragen

Je nach Zähl- und Denkweise sind noch fünf bis acht DTM-Cockpits zu vergeben oder offen. Weitere Details zur neuen Saison sind derweil bekannt. Wir fassen zusammen, wie der Stand der Dinge ist.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine Frage war, welche Rolle Martin Tomczyk nach der Übernahme der DTM durch den ADAC spielen könnte. Er selbst nahm sich raus, weil er seine Erfahrungen nicht einbringen könne. Die letztjährige „Nummer 2" der DTM – hinter Gerhard Berger – bleibt der Serie dennoch erhalten. Die von ihm angedeutete neue Herausforderung im Motorsport-Management hat er bei Abt Sportsline gefunden, wo er zum 1. März den Posten des Motorsport-Direktors besetzt hat. „Abt Sportsline ist eines der erfolgreichsten Rennteams der Welt und noch dazu meine motorsportliche Heimat. Der Kontakt ist in all den Jahren nie abgerissen", sagt Tomczyk, der von 2001 bis 2010 bei den Kemptenern in der DTM fuhr und fünf Läufe gewann.

Der Rosenheimer wird dabei für alle Abt-Motorsport-Aktivitäten einstehen, also auch in der Formel E sowie Extreme E oder beim neuen Lamborghini-Projekt auf der Nordschleife.

Beim Thema Audi fehlen wie berichtet gegenüber dem Vorjahr die Teams Rosberg und Attempto. Letzteres hatte sich dabei dem Vernehmen nach rechtzeitig und mit Top-Fahrern für die DTM beworben – wurde aber nicht akzeptiert. Man wäre gerne mit Ex-GT-Masters-Meister Patric Niederhauser und Mattia Drudi gestartet. Offenbar waren aber nicht alle Voraussetzungen erfüllt, sodass die Mannschaft von Arkin Aka – neben anderen Bewerbern – abgelehnt wurde.

Zumindest in erster Instanz, denn theoretisch sind noch wenige Startplätze offen. Nach aktuellem Stand sind 26 oder 27 Autos eingeschrieben, man behält sich beim ADAC aber vor, „Nachzügler" zuzulassen.

„Abt Sportsline ist eines der erfolgreichsten Rennteams der Welt und noch dazu meine motorsportliche Heimat. Der Kontakt ist nie abgerissen."

Martin Tomczyk

Der Flaschenhals ist hier der Circuit Zandvoort, wo es 28 Boxen und damit 14 Standplätze in der Boxengasse gibt, an denen die Autos für den Reifenwechsel abgefertigt werden können. Werden es mehr als 14 Teams – aktuell sind es 13 –, geht die Rechnung also nicht auf. Attempto wäre jedenfalls in der aussichtsreichsten Nachrücker-Position, wenn sich etwas auftut.

Gemeinsamer Test im April

Beim Engstler-Team ist man ebenfalls noch den oder die Fahrer schuldig. Dabei ist unklar, ob man mit (wie erwartet) einem oder zwei Autos antritt. Heißer Kandidat ist Luca Engstler, der damit in die Fußstapfen von Vater Franz treten würde, der von 1989 bis 1994 DTM-Rennen fuhr.

Wer bei den Serien-Neulingen von Project 1 (BMW) Teamkollege von Marco Wittmann wird, ist ebenfalls offen. Klar ist nur, dass es kein Werksfahrer werden soll.

Auch die Piloten der nur mehr zwei Grasser-Lamborghini sind noch nicht bekannt, nur Clemens Schmid dürfte praktisch gesetzt sein. Die Truppe aus der Steiermark hat übrigens das erste „Heimspiel" der Saison: Wie motorsport-total.com berichtet, soll es am 15. und 16. April am Red Bull Ring einen offiziellen DTM-Test geben. Außerdem soll an den Donnerstagen vor Oschersleben, Lausitzring und erneut Spielberg getestet werden können.

Während das Nenngeld günstiger wird, muss anderswo derweil draufgezahlt werden: Der zu 50 Prozent aus erneuerbaren Komponenten bestehende Sprit wird rund fünf Euro netto pro Liter kosten, also rund doppelt so viel wie der „alte" DTM-Sprit Anfang letzter Saison kostete. Außerdem muss man in Schlagschrauber investieren und mehr Reifen kaufen. Die Pirelli sind zwar per se günstiger als die Michelin, in Summe zahlt man aber trotzdem pro Event fast 700 Euro mehr. ■

ABT SPORTSLINE

Bleibt der DTM doch erhalten: Martin Tomczyk wird Abt-Motorsportdirektor

ADAC

Mehr Sätze: Die Reifen-Rechnung wird 2023 für alle DTM-Teams teurer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Es wird ernst: Am Wochenende feiert die Gen3 in Newcastle ihre Feuertaufe

SUPERCARS

Supercars

Das Warten hat ein Ende

Nach viel Vorgeplänkel, Testerei und Gerede wird es diese Woche in Down Under ernst: Auf dem Stadtkurs von Newcastle debütiert die neue Fahrzeug-Generation der australischen Tourenwagen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Ergebnisse des offiziellen Testtags kann man dabei getrost in die Tonne treten. Denn während man bei Supercars darauf bedacht war, die neue Fahrzeug-Generation in geballter Form bestmöglich für Fans und Journalisten zu präsentieren, war man gegenüber den Teams eher undurchsichtig.

Tatsächlich stellte sich heraus, dass Fahrzeuge um bis zu 50 kg variierten und dass nicht klar war, welches Auto zu welchem Zeitpunkt mit welchen Reifen unterwegs war. Erst nach dem Test wurden die Mindestgewichte (1335 kg) und Achslasten festgelegt. Auch die „Ungleichheit" zwischen Chevrolet und Ford war so mit Vorsicht zu genießen.

Dennoch haben die letzten angekündigten Aero-Tests noch mal eine Last-Minute-Anpassung der Fahrzeug-Einstufungen ergeben. Überraschenderweise kam dabei heraus, dass dem Camaro etwas mehr Abtrieb an der Vorderachse zugestanden wird. So soll das höhere Gewicht des Ford-Motors aus- und die Fahrzeug-Balance angeglichen werden. Auch das Motor-Mapping des Ford wurde noch mal leicht angepasst.

Alle Rennen live im TV

In der Hoffnung, dass Vertreter beider Marken in Newcastle mit den gleichen Chancen antreten, wird nun also die neue Ära der Supercars eingeläutet. Beim letzten großen Regel-Umbruch 2013 wurde das Feld ordentlich durchgemischt, und es gab viel Abwechslung bei den siegenden Fahrern sowie Marken. Nach den zuletzt sehr dominanten Jahren von Triple Eight und zuvor DJR ist zu hoffen, dass sich Ähnliches wieder abzeichnet.

Dennoch lautet die große Frage wieder mal: Wer kann den nun dreifachen Champion Shane van Gisbergen einfangen? Die Antwort auf diese und viele weitere Fragen gibt es am Wochenende. Sport 1+ zeigt wie bisher alle Supercars-Rennen live im Pay-TV. ■

BTCC

Das Feld wird voller

Sechs Wochen vor dem Saisonstart füllt sich das BTCC-Feld. Von den 29 Autos sind 20 besetzt. Dabei gibt es auch kleinere Überraschungen.

Etwas, das dagegen nur eine Formalität war, ist nun endlich Gewissheit: Vizemeister Ashley Sutton bleibt beim Motorbase-Team und wird erneut in NAPA-Farben antreten. Dabei werden dieses Jahr alle vier Ford Focus des Teams in den Farben der Ersatzteilfirma auftreten. Neu im Team ist Daniel Rowbottom, der vom Team Dynamics kommt. Das Honda-Team sowie Toyota sind die einzigen Hersteller-Teams, die ihre Fahrer noch nicht verkündet haben.

Verschiebungen gibt es auch bei den reinen Privatteams. Hier geht eine der Starterlizenzen vom Team HARD zu Power Maxed Racing über. In diesem Zuge wechselt auch Árón Taylor-Smith von PMR zu HARD. Jack Butel, der im letzten Jahr noch für Excelr8 Motorsport startete, findet derweil beim Team HARD Unterschlupf. ■ MBR

NAPA RACING UK

Voller Angriff: Motorbase setzt vier schnelle Ford Focus im NAPA-Design ein

TCR World Tour

Muller scheidet aus

Das Team Cyan Racing hat Yann Ehrlacher und Santiago Urrutia als ihre letzten beiden Fahrer verkündet. Ein neues Auto gibt's auch.

Nachdem Thed Björk und Qinghua Ma schon als die ersten beiden Fahrer feststanden, war abzusehen, dass auch die anderen beiden Cockpits von letztjährigen Cyan-WTCR-Piloten besetzt werden. Die Verkündung von Ehrlacher und Urrutia, dem bestplatzierten Cyan-Fahrer 2022, bestätigt das. Die Bekanntgabe bedeutet auch, dass der 52-jährige Yvan Muller nicht weiter dabei ist. Ob und wie es für ihn in einem Renncockpit weitergeht, ist dabei offen. Bereits Ende 2016 war der Rekord-Weltmeister zurückgetreten, kam dann aber noch mal zurück.

Die vier nun bestätigten Fahrer dürfen sich für die TCR World Tour auf ein neues Auto freuen. Die zweite Auflage des Lynk & Co 03 TCR wurde letzte Woche vorgestellt. Diese hält einige Verbesserungen im Detail sowie eine optische Anpassung ans Facelift des Serienmodells bereit. ■ MBR

GEELY GROUP MOTORSPORT

Neues Auto für die vier Cyan-Piloten: Der überarbeitete Lynk & Co 03 TCR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Byron vor Larson und Bowman: Hendrick feierte einen Dreifachsieg

NASCAR

Die Hendrick-Party

Mit einem Dreifach-Sieg dominierte das Hendrick-Team den dritten Saisonlauf in Las Vegas. William Byron gewann beide Stages und das Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Meistertruppe von 2020 und 2021 musste dabei vor der zweiten Station des West Coast Swing zunächst einen herben Dämpfer hinnehmen: Chase Elliott zog sich bei einem Snowboard-Unfall einen Beinbruch zu und musste durch Josh Berry ersetzt werden. Der fuhr zwar schon sein drittes Cup-Rennen, aber das erste in der Ära der Next-Gen-Fahrzeuge, weshalb er also nicht in die große Hendrick-Party einstimmen konnte.

Die drei verbliebenen Stammfahrer aber holten das absolute Maximum raus, wobei vor allem William Byron herausstach. Der Fahrer der Nummer 24 dominierte weite Teile des nicht sehr actionreichen ersten Saisonrennens auf einem 1,5-Meilen-Oval. Nach Siegen in beiden Stages, jeweils knapp vor Teamkollege Kyle Larson, war es aber Letztgenannter, der im finalen Segment zunächst die Führung hielt. 25 Runden vor Schluss betrug Larsons Vorsprung auf Byron fünf Sekunden, vier Umläufe vor Schluss noch deren zwei. Es hätte wohl für Byron nicht gereicht. Doch eine Gelbphase, nachdem Aric Almirola rücklings in die Mauer gerutscht war, ließ das gesamte Feld zusammenrücken und sorgte sogar dafür, dass es in eine Overtime ging.

Truex verzockte sich

Neuer Führender zum Restart war Martin Truex Jr., der mit seinem Gibbs-Toyota auf alten Reifen draußen blieb und so ganz im Vegas-Style zockte. Byron hatte einen besseren Stopp als Larson und gewann so hauchdünn die direkte Position gegen den Stallgefährten. Es dauerte dann nicht lange, bis nach dem Restart erst Byron, dann Larson und dann auch noch Alex Bowman im dritten Hendrick-Chevy an Truex vorbeifuhren. Er wurde am Ende Siebter, nachdem er vor dem Reifen-Poker noch auf P4 gelegen hatte. Der erste Sieg in einem Punktrennen lässt für den Meister von 2017 nun rund anderthalb Jahre auf sich warten.

Zu Beginn des Rennens waren auch Pole-Mann Joey Logano (Ford) sowie Fontana-Sieger Kyle Busch (Chevrolet) noch vorne dabei, doch beide fielen nach Mauerkontakten zurück.

So bleibt unter dem Strich eine Machtdemonstration des Hendrick-Teams. Weil es eben das erste Saisonrennen auf einem der wichtigen „Einsfünfer" war, haben sie sich die Favoritenrolle auf den Titel gesichert.

„Ich wusste, dass wir bei der 24 ein gutes Team haben", bedankte sich Byron bei seiner Mannschaft. Für ihn war es der erste Sieg in Las Vegas und der fünfte Cup-Erfolg insgesamt. ■

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
3. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
4.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
5.	Christopher Bell (USA)	Toyota
6.	Austin Cindric (USA)	Ford
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 3 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	129 Punkte
2.	Bowman (Chevrolet)	126
3.	Harvick (Ford)	108
4.	Suárez (Chevrolet)	104
5.	Truex Jr. (Toyota)	102
6.	Hamlin (Toyota)	99
7.	Keselowski (Ford)	94
8.	Busch (Chevrolet)	67
9.	Logano (Ford)	92
10.	Buescher (Ford)	90

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HILL HOLT ZWEITEN SAISONERFOLG

Dass Chandler Smith wohl die besten Chancen auf den Titel des „Rookie of the Year" in der zweiten Liga haben würde, war klar. Dass er so nachhaltig beeindruckte, aber eher nicht. In Las Vegas holte er nicht nur seine erste Pole-Position im erst sechsten Xfinity-Start, sondern auch die meisten Lead Laps und lag zudem kurz vor Schluss in Führung. Immer stärkeres Untersteuern ließ ihn jedoch in den letzten zwei Runden noch auf P3 zurückfallen. Austin Hill baute derweil mit dem zweiten Saisonsieg seine Tabellenführung weiter aus.

TRUCK SERIES: KYLE BUSCH SIEGT ALS GAST

Kyle Busch war bei seinem Heim-Event in Las Vegas ein vielbeschäftigter Mann: Er startete bei den Rennen in allen drei Ligen. Am Freitagabend dominierte er das Truck-Rennen praktisch nach Belieben und gewann souverän. „Man muss das erste gewinnen, um alle zu gewinnen", so Busch, der in Bristol schon zweimal den „Sweep" geschafft hat und für Vegas Ähnliches im Sinn hatte. Doch der Truck-Erfolg sollte sein einziger Sieg am letzten Wochenende bleiben.

NEUE AERO-REGELN ERSTMALS IN PHOENIX

Vergangene Woche wurde bekannt gegeben, dass auf einigen Strecken das im Januar getestete Aero-Paket mit weniger Abtrieb zum Einsatz kommt. Größter Unterschied zum „normalen" Package: Der Heckspoiler ist nur zwei statt vier Zoll hoch. Das neue Paket kommt auf allen Strecken zum Einsatz, auf denen theoretisch auch Regenrennen stattfinden könnten, erstmals also beim nächsten Cup-Rennen in Phoenix. Der Abtrieb wird gegenüber dem Standardwert um rund 30 Prozent reduziert. So wenig Anpressdruck gab es zuletzt ungefähr Mitte der 1990er-Jahre.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Keine Angst vor der Formel 1"

Steve O'Donnell, Chief Operating Officer der NASCAR, spricht im Interview über die Sicherheits-Updates der Next Gen, den Boom der Formel 1 und das Verbieten des „Wall Ride" von Ross Chastain.

Von: **Philipp Körner**

GETTY IMAGES

Mit dem Daytona-500-Sieger Ricky Stenhouse bot die NASCAR wieder ein Underdog-Märchen. Wie wichtig ist es, dass im Gegensatz zu vielen anderen Serien auch kleine Teams und Fahrer mit Breitensport-Wurzeln siegen?
Wenn man auch auf die letzten Cup-Meister blickt, erkennt man, dass viele aus den unteren, regionalen NASCAR-Ligen gekommen sind. Für uns ist diese Beziehung zur Basis wichtig, denn wir haben viel Zeit und Aufwand in sie investiert. Sicher gibt es noch Themen, mit denen man die Kosten für Fahrer und Teams anhaltend niedrig halten kann. Die gehen wir an, damit das System auch weiterhin nach oben durchlässig bleibt. Ricky Stenhouse ist hier als echter Racer ein Vorbild.

Letztes Jahr gab es bezüglich der neuen Autos Sicherheitsbedenken. Sind diese endgültig ausgeräumt?
Grundsätzlich bot die Next Gen letzte Saison ein erfolgreiches Rennprodukt – allen voran auf den mittelgroßen Ovalen. Auf den Short-Tracks und den Rundkursen haben wir hingegen Verbesserungspotenzial erkannt, das wir auch angegangen sind. Sicherheit ist für uns immer und überall ein Thema, und wir betrachten jeden Einschlag als etwas Besonderes bei unseren Analysen. In der Winterpause haben wir die Lehren umgesetzt und werden es ebenso in Zukunft tun. Mit den Teams und besonders den Fahrern haben wir hier ein enges Verhältnis.

Überbrückt ein Punkterennen im Coliseum die Dauer des Fontana-Umbaus?
Hierzu gibt es in der Szene viele Diskussionen. Da der Los-Angeles-Markt für alle Sportarten wichtig ist, wollen auch wir dort richtig vertreten sein. Aktuell passt die Balance dort für uns, aber wir werden evaluieren, wie man das Event im Coliseum weiterentwickeln kann.

> „Wir können überall fahren und dabei das beste Racing der Welt für unsere Fans liefern."
>
> Steve O'Donnell, COO NASCAR

Das Stadtrennen in Chicago und die Rückkehr von North Wilkesboro sind zwei weitere ambitionierte neue Projekte. Woher kommt der große Reformdrang im Moment?
Wir müssen jetzt investieren, um unsere Zukunft zu bewahren. Wer das nicht macht und sich nicht jeden Tag hinterfragt, wird kein Wachstum mehr erleben. Wir wollen unser aktuelles Level stabilisieren, von da aus wachsen und dabei die Highlights des Kalenders stärken. Unser Credo ist: Wir können überall fahren und dabei das beste Racing der Welt für unsere Fans liefern. Wir haben sehr ambitionierte Pläne und sehen Wachstumsmöglichkeiten. Die Atmosphäre im Umfeld des Daytona 500 war so gut wie seit Jahren nicht mehr. Dazu kommt ein wachsendes internationales Interesse, vor allem in Kanada und Mexiko, aber auch sonst auf der Welt. Ich habe ein hohes Vertrauen darin, dass wir die richtigen Leute haben, um unseren Langzeitplan umzusetzen.

Der Motorsport-Markt USA boomt. Nahezu alle Serien erleben Aufwind. Wie erklären Sie sich das?
Ich kann nur für uns sprechen: Für die NASCAR ist es die sehr enge Beziehung zwischen der Szene und den Fans. Wir haben Fahrer, in denen sich Menschen wiedererkennen können. Wer sich für den Sport und seine Aktiven begeistert, kann sich als Teil des Ganzen verstehen. Der Mix aus aufstrebenden Piloten und Alt-Stars macht es zu einer spannenden Zeit, um NASCAR-Fan sein.

Der Aufwärtstrend hilft sicherlich bei den baldigen TV-Verhandlungen?
Im Vergleich zu anderen Profi-Ligen ist die NASCAR bei den Quoten in den letzten drei, vier Jahren sehr stabil gewesen. 80 Prozent der in Amerika konsumierten Motorsport-Minuten stammen aus der NASCAR-Familie. Wir gehen mit Selbstvertrauen in die Diskussionen mit unseren TV-Partnern.

Macht Ihnen hierbei die boomende Formel 1 nicht Angst?
Nein, wir sind sehr mit unserer eigenen Entwicklung zufrieden. Wir schauen dabei nicht nur auf die USA, sondern auch auf Nordamerika und die Welt. Unsere Stockcar-Kultur kann zu einem globalen Produkt entwickelt werden.

Wie fügt sich die EuroNASCAR in diesen Plan ein?
Die EuroNASCAR hat das gemacht, was wir uns von ihr versprochen haben. In Zukunft wollen wir weltweit ähnliche Autos und Regeln einführen. Fahrer, Besitzer und auch Ingenieure können dank einer gemeinsamen Plattform mehr Möglichkeiten bekommen. Die Next-Gen-Autos haben uns hierfür einige gute Lehren gebracht. Wir sind im Austausch mit den regionalen Partnern.

Spielt Elektro eine Rolle?
Wir arbeiten mit unseren Herstellern an einem Elektroauto. Ein Testträger wird in wenigen Wochen bei uns eintreffen, und auf dieser Basis arbeiten wir weiter. Daneben betrachten wir fossilfreie Kraftstoffe, Hybride und auch Wasserstoff.

Wie sehr hat es Sie geärgert, den schon jetzt legendären „Wall Ride" von Ross Chastain zu verbieten?
Das Manöver von Ross war unglaublich und hat ihn ins Finale in Phoenix katapultiert. Dort haben wir es noch bei der vorhandenen Regelauslegung belassen, aber eine Analyse in der Winterpause angekündigt. Wenn man den Move genau betrachtet und mit Ross spricht, sieht man, dass bei der Umsetzung sehr viel Glück mitspielte. Unser Regelbuch gibt uns die Möglichkeit, so etwas zu bestrafen. In Zukunft werden wir die Vorgaben auch so umsetzen und Zeit- oder Rundenstrafen verteilen. Hier geht es um die Sicherheit und das Vermeiden möglicher Risiken. Es war ein herausragender Moment, und selbst Ross sagte danach, dass er es hoffentlich nie wieder machen muss. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

MOTOGP

Joan Mir mit der Werks-Honda im Regen von Sepang: „Nach Änderung in der Elektronik ein gutes Gefühl gefunden“

Nach dem Rückzug von Suzuki kann Joan Mir, Weltmeister von 2020, seine Karriere im derzeit problembehafteten Honda-Werksteam fortsetzen. Der 25-jährige Mallorquiner erzählt, wie er sich dieser Herausforderung stellt.

Von: **Imre Paulovits**

Ist der Erwartungsdruck für Sie im Honda-Werksteam nun höher?
Die Erwartung in einem MotoGP-Werksteam ist immer, dass man gewinnt. In dieser Hinsicht hat sich nichts geändert. Es ist wahr, dass die Farben des Honda-Werksteams dafür stehen, dass viele Fahrer mit ihnen große Dinge gewonnen haben. Wenn ich mir die Geschichte dieses Teams anschaue, bin ich froh, nun ein Teil von ihr zu sein.

Haben Sie keine Angst, wie Jorge Lorenzo oder Pol Espargaró zu enden?
Ich weiß, wozu ich in der Lage bin, und ich denke, ich werde konkurrenzfähig sein. Ich schaue nicht auf die Resultate von anderen. Ich arbeite jeden Tag hart und versuche, meine Träume zu erfüllen.

Waren Sie mit dem Test in Sepang zufrieden?
Ich konnte eine Menge lernen – lernen, in dem Stil zu fahren, nach dem die Honda verlangt. Mittlerweile macht es Spaß, auf diese Art zu fahren. In Valencia hatte ich noch Probleme, die Rundenzeiten zu halten, dabei war Konstanz früher gerade meine Stärke. Das ist in Sepang viel besser geworden. Ich bin jeden Tag besser gefahren, und diesen Prozess habe ich genossen. Wenn man Spaß dabei hat, gehen Dinge leichter. Die Rundenzeiten wurden schneller. Ich habe in Sepang speziell am zweiten Tag einen Schritt gemacht, begonnen, mich wohler zu fühlen und speziell bei der Race Pace zu den Top-Leuten aufzuschließen. Im Regen ging es auch richtig gut. Aber wir sind noch weit von den Ducatis weg und auch von den Aprilias. Deshalb müssen wir unbedingt noch einen Schritt machen.

Was war dabei das Wichtigste, was Sie über Honda gelernt haben?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Bei Honda hören mir viel mehr Leute zu als bisher“

Ich bin speziell mit der Arbeitsweise von Honda zufrieden. Es hören dir viel mehr Leute zu, als ich es bei Suzuki gewohnt war. Das ist eine feine Sache. Es arbeiten auch viel mehr Leute im Hintergrund. Das ist schon gewaltig.

Wieweit hat sich das Motorrad für Sie anders angefühlt als in Valencia?
Es hat sich nicht so viel anders angefühlt. Natürlich sind es zwei völlig verschiedene Strecken. Aber unser Abstand nach vorn und auch die Probleme, die wir hatten, waren ähnlich. Ich habe mich speziell im Regen und mit gebrauchten Reifen verbessern können, ich fühlte mich immer wohler. Aber speziell auf einer schnellen Runde fehlt mir noch das Vertrauen und das Gefühl, das Limit zu pushen, da bin ich noch nicht bereit. Aber wir kommen immer näher, und wir arbeiten hart daran, noch näher zu kommen. Es ist einfach ein Teil des Umgewöhnungsprozesses.

Was erwarten Sie von Ken Kawauchi, den Sie von Suzuki kennen?
Ken hatte schon immer seine Methoden. Diese haben bei Suzuki sehr gut funktioniert. Er versucht nun, seine Methoden den Honda-Leuten zu zeigen, damit sie daraus und dem, was sie bisher hatten, den besten Mix zusammenstellen können. Ich denke, er wird auch bei Honda einen guten Job machen. Es ist nicht so, dass er kommt und das Motorrad gleich funktioniert. Es ist nicht leicht, heutzutage in der MotoGP eine halbe Sekunde pro Runde zu finden.

Konnten Sie sich beim Fahrwerk entscheiden, in welche Richtung Sie gehen wollen?
Ich hatte zwei verschiedene Rahmen getestet. Am zweiten Tag habe ich den zweiten Rahmen erstmals probiert, aber die Bedingungen waren nicht so gut, und wir mussten früh abbrechen. Dann habe ich ihn am dritten Tag wieder probiert, und ich fühlte mich mit ihm besser. Es war der, der eine Verstärkung aufgeschweißt hatte. Wir hatten einige Back-to-back-Vergleiche gefahren, dann habe ich mich zum Schluss nur noch auf diesen Rahmen konzentriert. Es sieht so aus, dass er etwas besser einbiegt und über die ganze Kurve etwas Vorteile hat. Deshalb werde ich wohl mit diesem weiterarbeiten. Wir haben auch unterschiedliche Schwingen probiert. Aber die Honda-Ingenieure werden noch die Kommentare aller Honda-Piloten zusammentragen, um zu entscheiden, wie es genau weitergeht. Ich bin mir derzeit noch nicht sicher, was die beste Richtung ist, ich habe ja selbst noch Luft nach oben.

„Es ist heutzutage in der MotoGP nicht leicht, eine halbe Sekunde pro Runde zu finden. Wir müssen uns in jedem Bereich verbessern.“

Joan Mir

Welcher Vergleich ist Ihnen derzeit wichtiger: der mit den Ducatis oder der mit Marc Márquez?
Natürlich schaut man auf seine Teamkollegen, um zu sehen, wo das Motorrad steht. Aber wenn wir zu den Ducatis aufschließen könnten, wäre ich superhappy. Deshalb schaue ich derzeit mehr nach den Ducatis. Die Wahrheit ist, dass wir speziell auf einer Runde noch sehr weit weg sind. Wir haben noch immer Probleme mit der Traktion, dies ist ein Bereich, wo wir uns noch eine ganze Menge verbessern müssen. Bei der Beschleunigung verlieren wir einfach zu viel.

Wissen Sie, warum? Wegen der Elektronik, des Fahrwerks oder wegen des Charakters des Motors?
Ich denke, es ist eine Kombination aus allem. Vor allem ist es eine Kombination aus Aerodynamik und Elektronik. Natürlich kann man, wenn man mehr Abtrieb hat, mehr Leistung geben. An einem MotoGP-Motorrad ist alles eine Kombination von allem. Wir hatten beim Sepang-Test unterschiedliche Verkleidungen, und die verändern komplett den Charakter des Motorrads.

Wo konnten Sie sich am meisten verbessern?
Die Honda ist ein ganz anderes Motorrad als die Suzuki. Man muss seinen Fahrstil komplett umstellen. Es sind zwar beides MotoGP-Motorräder, aber es ist ein Lernprozess, die Unterschiede rauszufinden. Mit der Honda muss man mehr auf der Bremse angreifen, speziell in der zweiten Phase, wenn man in der Schräglage bremst. Dies ist die große Stärke der Honda, und hier lässt sich viel Zeit gewinnen. Deshalb ist es wichtig, dies nutzen zu können. Marc ist in diesem Bereich der absolute Meister. Auch die Elektronik ist ganz anders. Die Verbesserungen, die wir gemacht haben, waren speziell beim Bremsen und beim Einbiegen zu spüren, was sehr wichtig ist. Ich habe mich wohler gefühlt, hatte mehr Rückmeldung, so wurde es besser. Dann haben wir uns bei der Elektronik verbessert. Wir haben begonnen zu verstehen, was ich brauche, um mit diesem Motorrad schnell zu sein, und das Team hat begonnen, es umzusetzen. Auch im Regen haben wir uns stark verbessert. Zunächst bin ich nur zwei Runden gefahren, dann haben wir viel an der Elektronik verändert. Danach konnte ich im Regen richtig konkurrenzfähige Zeiten fahren. Beim Testen zu lernen ist aber nicht immer leicht, man muss sich dabei auch durch die ganzen neuen Teile arbeiten. Dabei würde man, wenn man ein gutes Gefühl aufgebaut hat, erst einmal einen neuen Reifen draufmachen und es damit versuchen. Aber dann sagen einem die Techniker, dass man jetzt das andere Motorrad mit einem anderen Teil probieren muss. Aber wir müssen halt alles durchgehen, wenn wir zu Saisonbeginn bereit sein wollen.

Haben Sie schon Ihre Daten mit denen von Marc Márquez verglichen, oder war es dafür noch zu früh?
Dafür muss sehr viel geschehen. Natürlich haben wir sie verglichen. Wir haben beim Testen ähnliche Rundenzeiten gefahren. Es ist auch wichtig, den Teamkollegen zu kennen. Über die Daten lässt sich alles verstehen, und man kann sehen, wozu der andere in der Lage ist und wozu man selbst. Zu wissen, wo seine Stärken sind und in welcher Art Kurve ich vielleicht ein wenig schneller sein kann. Es ist zwar noch zu früh, darüber zu reden, aber ich denke, wir machen die richtigen Schritte, um näher ranzukommen.

Welche Stärken haben Sie anhand der Daten bei Marc Márquez gesehen?
Es ist unglaublich, wie gut Marc auf der Bremse einbiegen kann. Das ist ganz klar seine größte Stärke.

Was sind Ihre Ziele für diese Saison?
Natürlich würde ich gern gleich in Portimão gewinnen, wir müssen aber realistisch sein. Ich muss meine Saison systematisch aufbauen, Vertrauen und Selbstsicherheit bekommen, ich muss auf Speed kommen, und dies ist, was ich erreichen will. Natürlich werde ich alles geben, sobald ich mich wohlfühle. ■

Joan Mir

Geburtstag: 1. September 1997
Geburtsort: Palma de Mallorca
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (-)
2016: Moto3, KTM (5.)
2017: Moto3, Honda (1.)
2018: Moto2, Kalex (6.)
2019: MotoGP, Suzuki (12.)
2020: MotoGP, Suzuki (1.)
2021: MotoGP, Suzuki (3.)
2022: MotoGP, Suzuki (15.)
2023: MotoGP, Honda

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der rote Teppich für Pie

In der Nähe von Barcelona wurde mit dem Tech3 GasGas Factory Racing das zweite MotoGP-Team der Pierer Mobility Group vorgestellt. Die neue rote Welle soll für Furore sorgen und der ehemaligen Offroad-Marke auf die Straße verhelfen.

Von: **Imre Paulovits**

Die neue Marke in der MotoGP ist theoretisch zwar eine KTM, doch dass die beiden Teams technisch eigenständig sind, zeigte schon die Teamvorstellung: Nicht im österreichischen Mattighofen, sondern vor dem GasGas-Werk in der Nähe von Barcelona durften Pol Espargaró und Augusto Fernández den Schleier von ihren diesjährigen Arbeitsgeräten nehmen, und die zahlreich erschienenen spanischen Fans wussten es zu würdigen. Wenn die Marke auch neu in die Königsklasse des Motorradsports kommt: Die, die dahinterstehen, sind alte Hasen. Pol Espargaró hat bei der KTM RC16, auf der die GasGas basiert, von 2017 bis 2020 die Entwicklungsrichtung vorgegeben. Nach zwei schweren Honda-Jahren will er nun beweisen, dass der technische Amok-Lauf nicht an ihm gelegen hat, und dass er immer noch in der Lage ist, sowohl ein Motorrad zu

Neue Marke für ein junges Image mit einem frechen und eindeutigen Slogan

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

rers junge Marke

Narcis Casas und Josep Pibernat waren alte Hasen im Offroad-Geschäft, als sie GasGas 1984 gründeten. Seit 2019 gehört die Marke zur KTM-Gruppe und wird bald um Straßenmodelle erweitert.

entwickeln, als auch vorn im MotoGP-Feld mitzufahren.

Die Tech3-Truppe von Hervé Poncharal ist gar seit 1989 in der Motorrad-WM, 2000 hatten sie mit Olivier Jacques und Shinya Nakano die ersten beiden Plätze in der 250er-WM belegt und sind seither in der Königsklasse. Nach fast 20 Jahren mit Yamaha ist die französische Truppe 2019 zu KTM gewechselt. Und wie stark sie mit den Österreichern zusammenarbeiten, haben zwei GP-Siege von Miguel Oliveira in Tech3-Farben bewiesen. Nun schenkt die Pierer Mobility Group und deren Renndirektor Pit Beirer dem Team das Vertrauen, dass es ihrer jüngsten Marke GasGas, dessen zukünftige Modelle dazu noch an ein junges Publikum gerichtet sein werden, mit Tech3 zur richtigen Präsenz in der rauen Welt der MotoGP verhilft. Wie sehr sie dahinterstehen, zeigte auch, dass neben Poncharal und Renndirektor Pit Beirer ebenfalls Hubert Trunkenpolz aus dem Vorstand der Pierer Mobility Group bei der Präsentation anwesend war.

Viel Optimismus

Gute Laune und viel Optimismus waren dem Team anzusehen. „Ich bin ja schon recht lange in diesem Geschäft dabei“, meinte Hervé Poncharal. „Ich habe schon einige MotoGP-Saisons erlebt, trotzdem beginnt jede neue Saison immer aufregend. Dass wir die diesjährige mit GasGas beginnen, bedeutet mir sehr viel, denn ich habe diese Marke schon verfolgt, als sie im Trial angefangen haben. Ich habe ihren Namen immer geliebt. Wir haben immer daran geglaubt, dass Erfahrung und Jugend eine gute Kombination darstellen. Ich bin mir sicher, dass Pol Espargaró glücklich ist, bei uns zurück zu sein. Und mit Augusto Fernández kommt der amtierende Moto2-Weltmeister zu uns. Ich bin sehr glücklich und sehr stolz, und ich kann es gar nicht erwarten, neue Wellen in die MotoGP zu bringen. Rote Wellen.“

Pit Beirer zeigte wieder seine gewohnte Kämpfernatur: „Als wir GasGas mit dem Team Aspar das erste Mal in die Startaufstellung der Motorrad-WM gestellt haben, hat niemand zu träumen gewagt, dass wir nur zwei Jahre später ein GasGas-MotoGP-Team haben würden. Aber nun sind wir mit unserer neuen Marke und unserem neuen Baby da. Ich denke, wir haben eine starke Truppe. Augusto, den jungen, hungrigen Weltmeister, der sich unter den großen Jungs beweisen will, und Pol, der ein Kämpfer ist, der alle zu motivieren weiß, der eine Menge Erfahrung hat und nun zu unserer Familie zurückkehrt. Es ist ein neues Abenteuer für unsere Freunde bei Tech3, aber wir haben bei dieser Struktur die Besten mit den Besten zusammengebracht. Ich fühle, dass es spannende Zeiten sind, ich fühle aber auch, dass wir bereit sind.“

Hubert Trunkenpolz, der eigentlich der strenge Geschäftsmann sein müsste, kann bei solchen Gelegenheiten seine Begeisterung für den Motorsport nicht verstecken. „Wenn man weltweit die meisten Menschen mit einer jungen Marke erreichen will, muss man dies in der MotoGP tun“, so der Österreicher. „Wenn wir uns die Werte von GasGas anschauen, ist es jung und dynamisch. Zwei spanische Fahrer auf dieser spanischen Marke zu haben, ist perfekt. Wir werden die Modellpalette von GasGas zu den Straßen-Motorrädern ausdehnen, und die MotoGP wird den Boden für diese Modelle ebnen.“

Was kann bei so viel Euphorie noch schiefgehen? ■

Pol Espargaró: Hoffnungsträger mit sehr viel Erfahrung bei der Technik des Motorrades, noch immer siegeshungrig

DREI FRAGEN AN

POL ESPARGARÓ

WIE FÜHLEN SIE SICH AUF EINEM MOTORRAD, DAS SIE EINST MITENTWICKELT HABEN?

Es ist, wie zu meinen Wurzeln zurückzukehren. Mit dem Tech3-Team und der neuen Marke in der MotoGP sind wir im GasGas-Modus: Freundlich, publikumsnah, aber hart im Arbeiten. Ich denke, wenn wir zusammen kämpfen und pushen, werden wir konkurrenzfähig sein. Ich denke, das Motorrad hat das Potenzial. Wir haben aber noch viel Arbeit vor uns, denn das Niveau der MotoGP ist höher als je zuvor. In Valencia habe ich gespürt, dass die DNA dieses Motorrades die von mir ist, und das ist ein gutes Gefühl.

WIE STARK SCHÄTZEN SIE SICH MIT DER GASGAS DERZEIT EIN?

Ich war in Sepang zwar nur 13., aber wenn es dort um die Zeiten ging, kam es hauptsächlich drauf an, dass man zur richtigen Zeit die richtigen Reifen draufmachte. Das war dort nicht mein Fokus. Mit dem Alter lernt man, dass man die richtigen Dinge zur richtigen Zeit tun muss. Wir haben uns durch unser Programm gearbeitet, schnell müssen wir beim WM-Auftakt in Portimão sein. Dort wollen wir es dann auch zeigen.

WAS ERWARTEN SIE FÜR DEN BEVORSTEHENDEN PORTIMÃO-TEST?

Ich denke, alle Hersteller haben die meisten spektakulären neuen Teile bereits nach Sepang gebracht, und in Portimão wird es nur noch um das Setup und um kleine Veränderungen am Motorrad gehen. Portimão ist eine Strecke, auf der man gut an der Abstimmung arbeiten kann, weil es eine sehr anspruchsvolle Strecke ist. Die Aerodynamik musste man in Sepang hinbekommen, und ich denke, wir haben unsere Arbeit getan, und wir werden bereit sein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorrad-WM

Eddie Lawson wird 65

Mit vier Weltmeistertiteln und 31 Grand-Prix-Siegen ist er der erfolgreichste WM-Pilot der USA. Am Samstag, 11. März, wird der Kalifornier 65 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Eddie Lawson hat sich nie viel aus dem Rampenlicht gemacht, und so lebt er heute mit seiner japanischen Frau an einem abgelegenen See in Arizona. Untätig ist er dabei aber nicht. Er hat seine Spielzeuge mit viel PS zu Wasser und zu Land. Vor einigen Jahren hat er das Mountainbiking entdeckt und trainiert zusammen mit dem ehemaligen Navy-Seal-Ausbilder Lu Astra.

Die Strahlkraft von Kenny Roberts, Freddie Spencer, Wayne Rainey und Kevin Schwantz hatte Eddie Lawson nie. Doch das lag einfach daran, dass er seinen Job als Rennfahrer ernster genommen hat und sich durch nichts ablenken lassen wollte. So hat er auch mehr Siege und WM-Titel eingefahren als all seine berühmten Landsmänner. Er stand im Schatten des Supertalents Freddie Spencer, doch was dieser mit dem schieren Geschenk der Natur machte, erledigte Lawson mit umso mehr technischen und analytischen Fähigkeiten. Er schlug Spencer zweimal in der US-Meisterschaft, bevor er in die WM kam und schon in seinem zweiten Jahr ebenfalls 500er-Weltmeister wurde. Als ihm Giacomo Agostini das Gehalt kürzte, wechselte er für 1989 kurzerhand zu Honda und wurde dort Weltmeister. Dass er dann noch mit Cagiva einen GP-Sieg holte, macht ihn zum einzigen Fahrer neben Mike Hailwood, der in der Königsklasse mit drei Marken gewinnen konnte. Lawson war auch mit dem Indycar konkurrenzfähig. ■

MOTOGP

Eddie Lawson: Nach drei 500er-Titeln auf Yamaha 1989 vierter Titel auf Honda

MotoGP

Noch einmal testen

Vor dem letzten offiziellen MotoGP-Test in Portimão rückten die Testfahrer am Wochenende noch einmal in Jerez aus. Dani Pedrosa bereitete sich auf seinen Wildcard-Einsatz vor.

Von: **Imre Paulovits**

Die Testtage vor der Saison sind weniger geworden, die Leistungsdichte in der MotoGP mehr, also testeten Aprilia, Honda und KTM am Wochenende mit ihren Testfahrern in Jerez, bevor am nächsten Wochenende der letzte Test vor der Saison in Portimão beginnt. Lorenzo Savadori hat gemeinsam mit den Technikern der neuen Motoren-Spezifikation von Aprilia viel Aufmerksamkeit geschenkt, die in Sepang noch nicht in den Motorrädern der Werksfahrer verbaut war, aber zum WM-Auftakt eingesetzt werden soll. Stefan Bradl probierte noch einmal viele Dinge, die in Sepang nicht ganz geklärt werden konnten mit Ramon Aurin, dem neuen Crewchief der Testtruppe. Auch der neue technische Manager Ken Kawauchi war dabei, um sich weiter in die Technik der RC213V zu vertiefen. Für KTM testeten Jonas Folger und Dani Pedrosa noch einmal die Motoren- und Aerodynamik-Konfigurationen vom Sepang-Test, Pedrosa arbeitete auch an seiner Vorbereitung für den Wildcard-Einsatz. ■

POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa: Neben der KTM-Vorbereitung auch die eigene vorangetrieben

NACHRICHTEN

MOTOGP

Kurz vor Redaktionsschluss lief die Teamvorstellung von VR46 in der vornehmen Cupra Garage in Mailand. Das vor zehn Jahren von Valentino Rossi und seinem Freund Alessio Salucci gegründete Team wird unverändert mit Luca Marini und Marco Bezzecchi mit der Ducati GP22 antreten, doch dass sie damit die Saison gleich konkurrenzfähig beginnen werden, das hat vor allem Marini mit seiner Bestzeit bei dem Test in Sepang bewiesen. Marini machte auch keinen Hehl daraus, dass er sich bestens vorbereitet fühlt und die Erfahrung mit der GP22 beim neuen Format mit weniger Trainingszeit und einem Sprintrennen einen Vorteil bringen könnte. Valentino Rossi erwartet im zweiten Jahr des Teams in der MotoGP, dass der Kampf um Podestplätze auch bei der höheren Leistungsdichte der Königsklasse weitergeführt wird. 2022 stand Bezzecchi in Buriram auf der Pole-Position.

MOTOGP

Die Marelli Einheits-ECU in der MotoGP wird dieses Jahr von einem neuen Modell abgelöst. Dieses ist so ausgelegt, dass bereits die Parameter für 2024 gesammelt werden können, wenn die neuen nachhaltigen Treibstoffe zum Einsatz kommen. Auf Bitten der Hersteller werden die 2022er-Modelle der Privatteams weiter mit der bisherigen ECU betrieben.

MINIGP

Es hat lange gedauert, nun ist es so weit: Auch Deutschland gesellt sich zu den Nationen, die eine vereinheitlichte Nachwuchsklasse mit 190-ccm-Ohvale-Minibikes bekommen. Die deutsche Serie wird fünf Rennen umfassen, am 3. Juni im tschechischen Cheb, am 1. Juli in Mülsen, am 12. August in Harsewinkel, am 26. August in Templin und am 16. September in Bopfingen. Die drei Erstplatzierten können am Weltfinale in Valencia teilnehmen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gespann-WM

Der Kalender steht

Es hat gerade mal zwei Wochen gebraucht, bis die Motor Presse Stuttgart nach der Übernahme der Gespann-WM deren Kalender für 2023 präsentiert hat.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Gespann-WM wird außer den Rennen auf dem Schleizer Dreieck ein wesentlicher Bestandteil des Programms in der IDM sein. Alle WM- und IDM-Gespanne fahren im gleichen Feld. Die Rennen werden nach dem in der Weltmeisterschaft gültigen sportlichen und technischen Reglement ausgetragen. Das heißt: Ausnahmslos alle teilnehmenden Gespanne erhalten entsprechend ihrer Platzierungen in den Rennen WM-Punkte. Das Team mit den meisten Punkten am Saisonende wird Weltmeister. Zusätzlich wird es bei einzelnen Rennen eine IDM-Wertung geben. Ausgeschlossen sind hier Teams mit Erfolgen in der Weltmeisterschaft in den vergangenen Jahren. In die IDM-Wertung fließen nur Teams ein, die sich auf nationaler Ebene noch profilieren können.

Die Renndistanzen entsprechen dem WM-Reglement. Zum Konzept der neuen Ausrichtung gehört ein Livestream.

TERMINE GESPANN-WM/ IDM SIDECAR

12.-14. Mai: IDM Sachsenring
15.-17. Juni: EWC Spa (nur WM)
23.-25. Juni: IDM Most
21.-23. Juli: IDM Schleiz (nur IDM)
04.-06. Aug.: IDM Red Bull Ring
18.-20. Aug.: IDM Assen
07.-08. Okt.: Oschersleben
27.-29. Okt.: Estoril (nur WM) ■

WALTERS

Gespann-WM: Die meisten Rennen zusammen mit der IDM Sidecar

IDM Superbike

Moser kehrt zurück

Nach einem Jahr Auszeit kehrt der Frankfurter Marc Moser mit dem Team von Sandro Wagner und BMW in die IDM Superbike zurück.

Von: **Anke Wieczorek**

Ein Jahr ohne IDM hat Marc Moser nicht wirklich in den Kram gepasst. Nach dem Ausstieg des offiziellen Yamaha-Teams war er in die Endurance-WM abgewandert. Nun die Wende. „Na klar, das hat mich sofort gereizt, jetzt wieder IDM fahren zu können“, sagt Moser. „Ich habe mich die ganze Zeit umgeschaut, wo ich unterkommen könnte. Ursprünglich hatte ich gedacht, mit Ducati in die IDM einsteigen zu können, aber daraus ist nichts geworden. Und da habe ich mich anderweitig umgesehen.“ Moser hatte sich in der IDM bereits als feste Größe behauptet: „Top 5 oder sogar Top 3 sind mein Ziel. Ich muss sehen, wie das mit der BMW klappt. Ich kenne die M 1000 RR aus der Endurance-WM, aber im Langstreckenmodus ist sie weit entfernt von einem Sprint-Motorrad. Doch ich bin guter Hoffnung, das schnell hinzukriegen.“ Über Ostern wird in Misano getestet und die Woche darauf in Mugello. An der Strecke wird die Technik in den Händen von Thomas Reiterberger liegen, dem Vater des vierfachen IDM-Superbike-Champion. ■

MOSER

Marc Moser: Nach einem Jahr Endurance-WM mit BMW in der IDM Superbike

NACHRICHTEN

GESPANN-WM
Tim Reeves und Mark Wilkes geben ihr Comeback in der WM. Der Multi-Weltmeister hatte mit seinem Landsmann im deutschen Adolf RS-Gespann die WM-Wertung im Jahr 2019 gewonnen. Teaminhaber Jürgen Röder äußert sich begeistert über die Wiedervereinigung: „Dies ist ein wirklich glücklicher Tag für uns. Dass es geklappt hat, ist Tims Energie und Engagement zu verdanken, da Mark eigentlich nicht mehr fahren wollte. Tim konnte ihn jedoch motivieren, sich wieder unserem Team anzuschließen. Es sieht so aus, als würden sie auch zusammen die Rennen auf der Isle of Man in Angriff nehmen.“

ROADRACING
Der 21-fache Isle-of-Man-TT-Sieger Michael Dunlop wird 2023 mit dem Hawk Racing Team antreten und dabei auf die Dienste der Honda CBR1000RR-R Fireblade setzen. Damit wird er in den beiden Sechs-Runden-Rennen der Superbike TT und der Senior TT an den Start gehen. Bei der diesjährigen TT wird es zehn Jahre her sein, dass Dunlop 2013 mit dem Honda-Superbike als Teamkollege von John McGuinness Zweiter wurde. Seither fuhr der 34-Jährige für BMW oder Suzuki – zumindest bei den Tausendern. Hawk Racing und Dunlop haben viele TT-Rennen zusammen gewonnen, darunter 2014 die Superbike- und die Senior-TT auf BMW.

ROADRACING
Dave Johnson wird 2023 für das Jackson Racing Team sowohl in den Superbike- und Superstock-Rennen als auch in der Supersport-Klasse auf Honda an den Start gehen. Johnson fuhr zuletzt 2019 für das Honda-Werksteam bei der TT und holte dort auch sein bislang einziges TT-Podest im Superstock-Rennen. Letztes Jahr fehlte er verletzungsbedingt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Sieger von Mandalika: Álvaro Bautista (#1) gewann zwei Rennen, Toprak Razgatlioglu (#54) eines

DUCATI

Mal oben, mal unten

Álvaro Bautista war auch in Mandalika der Mann, den es zu schlagen galt. Doch neben seinen zwei Siegen stürzte er im Superpole-Race. Die schmale Ideallinie sorgte für viel Schrott und auch einige Verletzte.

Von: **Imre Paulovits**

Endlich war Jonathan Rea wieder ganz der Alte. Der sechsfache Weltmeister trieb seine grüne Kawasaki pfeilschnell um die Strecke von Mandalika und machte sich angriffslustig und effizient über die Gegner her. Dann kam er Álvaro Bautista immer näher und zog auch an ihm elegant vorbei. Dann aber hatten beide gleich gewaltige Hinterradrutscher. Während Rea seinen abfangen konnte und nur einige Plätze einbüßte, flog Bautista aus dem Sattel. „Nein, ich gebe Jonathan keine Schuld, es war komplett meine eigene“, stellte Bautista nach seinem ersten Nuller in dieser Saison klar. „Die Strecke hatte nur auf einer ganz schmalen Linie Grip, und nach dem Manöver sind wir beide davon abgekommen. Und dann wollte natürlich keiner nachgeben und so gut wie möglich beschleunigen. Unter normalen Umständen wäre gar nichts passiert, aber diese Strecke hat nur eine Linie.“

Dieses Problem zog sich durch das ganze Wochenende. Wie bereits nach der Neuasphaltierung im letzten November beklagten die Piloten, dass nur dort, wo sie ihr Gummi lassen, Grip sei. Und da es in den Nächten immer heftig geregnet hatte, fing jeden Morgen alles von vorne an. Entsprechend schwierig waren Überholmanöver, etliche gingen schief, und auch wenn mal die Konzentration der Fahrer nachließ und sie neben die Linie gerieten, kam es zu Stürzen. Auch Rea nutzte sein Husarenritt nichts, er stürzte, als er neben die Linie geriet.

Sowohl das Superpole-Race als auch das zweite Rennen musste abgebrochen werden. Im Superpole-Race war es Sam Lowes, der in Turn 2 zu schnell innen reinstach und dann herausgetragen wurde. Dabei schickte er Danilo Petrucci in den Kies und riss bei seinem Sturz Loris Baz mit. Eine Runde später stürzte Jonathan Rea auf dem Öl seines Teamkollegen. Lowes durfte wieder starten, weil noch keine drei Runden gefahren waren. Bei einem Rutscher geriet er wieder an Baz, fuhr ihm gegen das Bein, und der bedauernswerte Franzose trug einen Wadenbein- und Knöchelbruch davon. Im zweiten Rennen rutschte Michael van der Mark vor Philipp Öttl aus, der Deutsche konnte nicht ausweichen und knallte böse auf den Asphalt.

Nachdem im Superpole-Race Toprak Razgatlioglu und Andrea Locatelli für einen Yamaha-Doppelsieg sorgten, gewann Álvaro Bautista nach dem ersten auch das zweite Rennen. Wie er dabei seinen Teamkollegen Michael Ruben Rinaldi einund dann überholte, war weltmeisterlich. Rinaldi geriet im Eifer auch von der Linie und büßte noch Plätze ein, so konnte Xavi Vierge seinen ersten Podestplatz in der Superbike-WM feiern. Jetzt gibt es erst einmal sieben Wochen Pause, bevor die WM in Assen weitergeht. ■

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: Pole-Position und Sieg im Superpole-Race

HRC

Xavi Vierge: Erstes Superbike-WM-Podest mit der Honda Fireblade

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

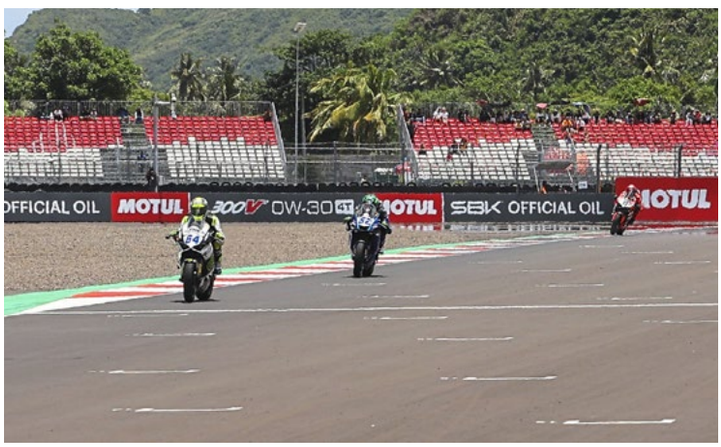
Neue Sieger braucht's

Im ersten Rennen konnte Can Öncü seinen ersten Sieg in der Supersport-WM feiern, im zweiten bescherte Federico Caricasulo Althea Racing ihren ersten Supersport-WM-Sieg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Auch in Mandalika wurden die Supersport-WM-Piloten am schlimmsten von den Wetterkapriolen heimgesucht. Gerade als das erste Rennen anfing, begann es zu regnen. Dass die Regentropfen auf dem heißen Asphalt gleich verdampften und den Grip gar nicht beeinflussten, zeigte der draufgängerische Can Öncü am schnellsten, denn er fuhr allen auf und davon. Der 19-Jährige, der seit dem Moto-3-Regenrennen in Valencia 2018 der jüngste GP-Sieger der Geschichte ist, nutzte wieder die Gunst der Stunde und holte seinen ersten Supersport-WM-Sieg. Zuvor saß er noch mit Toprak Razgatlioglu zusammen, und sie gaben sich gegenseitig Tipps. Kenan Sofuoglu hing ständig in der Telefonleitung. „Ich kann es gar nicht fassen", freute sich Öncü. „Am Freitag lief es gar nicht so gut, aber dank Kenan, Toprak und Pucetti haben wir es hinbekommen. Ich wollte unbedingt wieder einen WM-Lauf gewinnen, jetzt hat es endlich geklappt."

Im zweiten Rennen war der Türke wieder im Kampf um die Spitze dabei, aber zum Schluss hatten die Italiener Nicolò Bulega, Stefano Manzi und Federico Caricasulo einfach den längeren Atem. Dabei kämpfte sich zunächst Manzi aus der zweiten Gruppe bis an die Spitze und zog davon, doch dann holte ihn Caricasulo wieder ein und errang den ersten Sieg für das Althea-Team seit Donington 2016. ■



WORLDSBK

Zweites Rennen: Federico Caricasulo (#64) gewinnt vor Stefano Manzi (#62)

Superbike-WM

Licht und Schatten

Der sechste Platz von Michael van der Mark erlöste BMW von der Auftakts-Schlappe. Die Verletzung von Loris Baz und weitere Stürze vermiesten aber das Wochenende.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem Schock von Australien war bei den beiden BMW-Teams die Erleichterung zu spüren, als es in Mandalika gleich besser ging. Doch am Qualifying war Scott Redding auf der viertschnellsten Runde, als er in eine gelbe Flagge fuhr, dann lief er auf Jonathan Reas Cooldown-Lap auf. So war er nur Elfter. Loris Baz aber zeigte mit dem sechsten Startplatz das Potenzial der BMW auf. Michael van der Mark war es dann, der dies im ersten Rennen mit einem sechsten Platz bestätigen konnte. Baz wurde Elfter, Redding musste sein Motorrad mit Elektronik-Defekt an die Box fahren, zudem hatte sich eine Wespe in seiner Kombi verfangen.

Dass sich Baz im Superpole-Race das Bein brach, überschattete den achten und neunten Platz von Michael van der Mark und Scott Redding. Im zweiten Rennen stürzte dann Van der Mark und konnte beim Restart nicht dabei sein. Reddings zehnter Platz vor Garrett Gerloff schloss ein stressiges Wochenende für die Münchner ab. „Ich hoffe, dass es nun aufwärtsgeht", fasste Scott Redding zusammen. ■

BMW

Da waren sie noch vollzählig: Scott Redding (#45) vor Michael van der Mark

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

In Mandalika wurden mehrere Fahrer auch von Lebensmittelvergiftungen geplagt. Tom Sykes konnte seit Mittwoch nichts mehr essen und wirkte ziemlich entkräftet, auch Jonathan Rea war an den Renntagen geschwächt. Remy Gardner ging es am Samstag so schlecht, dass er nicht fahren konnte, am Sonntag kam er so weit zu Kräften, dass er es wieder versuchte und sich wacker schlug. Eric Granado konnte am Samstag ebenfalls nicht fahren, versuchte es im Warm-up am Sonntag, warf danach aber endgültig das Handtuch.

SUPERBIKE-WM

Nachdem Iker Lecuona in Australien grundsolide Leistungen zeigte und sein Teamkollege Xavi Vierge nach zwei bösen Stürzen nur noch verhalten fuhr, drehte sich der Spieß in Mandalika um. Hier hatte Lecuona zwei böse Highsider und schleppte sich nur noch durch das Wochenende, während Vierge richtig gut zurechtkam. Nachdem er im zweiten Rennen den ersten Podestplatz für Honda seit Álvaro Bautista in Jerez 2021 eingefahren hatte, freute sich das Team um den charismatischen und unermüdlichen Teamchef Leon Camier mit ihm. „Sicherlich kam mir der Ausritt von Rinaldi entgegen, aber ich habe mich an dem ganzen Wochenende wohlgefühlt", sagte Vierge. „Das Team hat mir ein Motorrad hingestellt, mit dem ich mein Vertrauen zurückgefunden habe. Ich hoffe, dass es so weitergeht, aber ich bleibe realistisch. Ich bin Rückschläge aus der Vergangenheit gewohnt."

SUPERBIKE-WM

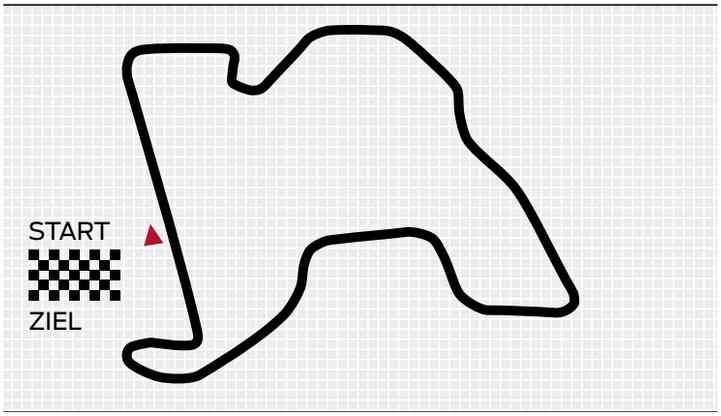
Wieder zwei Podestplätze für Andrea Locatelli, und es hätte noch besser kommen können, wenn er im zweiten Rennen nicht mehrfach abgedrängt worden wäre. „Wir können stolz auf uns sein", so Locatelli. „Wir haben im Winter sehr gut gearbeitet."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MANDALIKA INTERNATIONAL CIRCUIT (RI) 4,300 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1,	Razgatlioglu	1.32,037
2,	Locatelli	1.32,106
3,	Bautista	1.32,202
4,	Rinaldi	1.32,542
5,	Rea	1.32,550
6,	Baz	1.32,638
7,	Bassani	1.32,638
8,	Petrucci	1.32,709
9,	Lowes	1.32,797
10,	Van der Mark	1.33,002
11,	Redding	1.33,005
12,	Aegerter	1.33,035
13,	Vierge	1.33,094
14,	Gerloff	1.33,094
15,	Öttl	1.33,387
16,	Lecuona	1.33,943
17,	Sykes	1.34,197
18,	Baldassarri	1.34,308
19,	Syahrin	1.34,678
20,	Granado	1.34,940

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	112 Punkte
2.	Razgatlioglu	75
3.	Locatelli	50
4.	Bassani	51
5.	Rinaldi	47
6.	Rea	44
7.	Vierge	43
8.	Petrucci	36
10.	Aegerter	24
11.	Öttl	23

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	117 Punkte
2.	Yamaha	91
3.	Kawasaki	51
4.	Honda	51
5.	BMW	29

ERGEBNIS 1. RENNEN

Mandalika (RI) – 4. März 2023 4. WM-Lauf; 90,300 km über 21 Rdn. à 4,300 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 30 Grad, Asphalt: 49 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	32.44,093 min	1.32,803	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+4,809 s	1.33,033	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+6,586s	1.33,231	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+8,871 s	1.33,208	13
5.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+11,667 s	1.33,353	11
6.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	21	+12,685 s	1.33,078	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+13,610 s	1.33,603	9
8.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	21	+13,961 s	1.33,295	8
9.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,454 s	1.33,448	7
10.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+14,590 s	1.33,376	6
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+16,431 s	1.33,762	5
12.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+16,793 s	1.33,418	4
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+26,167 s	1.33,835	3
14.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	21	+30,580 s	1.34,050	2
15.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	21	+35,520 s	1.34,191	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Mandalika (RI) – 5. März 2023 6. WM-Lauf; 60,200 km über 14 Rdn. à 4,300 km; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 54 Grad

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	14	21.43,781 min	1.32,247	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	14	+1,218 s	1.32,634	20
3.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	14	+3,050 s	1.32,856	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+4,068 s	1.32,398	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	14	+4,848 s	1.32,885	11
6.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+5,838 s	1.32,934	10
7.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	14	+6,339 s	1.32,703	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	14	+6,796 s	1.32,894	8
9.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	14	+9,095 s	1.32,696	7
10.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	14	+9,659 s	1.33,125	6
11.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	14	+9,832 s	1.33,036	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	14	+11,264 s	1.33,276	4
13.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	14	+15,167 s	1.33,232	3
14.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	14	+15,663 s	1.33,388	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	14	+37,461 s	1.34,545	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Mandalika (RI) – 5. März 2023 5. WM-Lauf; 34,400 km über 8 Rdn. à 4,300 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 54 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	12.26,052 min
2.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+1,110 s
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,372 s
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,073 s
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,234 s
6.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+4,251 s
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+4,617 s
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+4,792 s
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+5,797 s
10.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+8,347 s
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+8,400 s
12.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+8,442 s
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+10,592 s
14.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+13,534 s
15.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+16,839 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Mandalika (RI) – 4. März 2023 3. WM-Lauf; 77,400 km über 18 Rdn. à 4,300 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 39 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	28.56,637 min
2.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+3,305s
3.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Str. Triple RS	+4,172 s
4.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+7,813 s
5.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+11,558 s
6.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+20,218 s
7.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+35,418 s
8.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2	+39,987 s
9.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+41,431 s
10.	John McPhee (GB)	Kawasaki ZX-6R	+42,621 s

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Mandalika (RI) – 5. März 2023 4. WM-Lauf; 77,400 km über 18 Rdn. à 4,300 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 31 Grad, Asphalt: 53 Grad

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	28.51,984 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+0,325 s
3.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+1,546 s
4.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+3,148 s
5.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+6,199 s
6.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Str. Triple RS	+8,453 s
7.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+10,365 s
8.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+18,320 s
9.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+22,487 s
10.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+28,997 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	77 Punkte
2.	Manzi	59
3.	Öncü	54
4.	Spinelli	51
5.	Tuuli	46
6.	Schrötter	46
7.	McPhee	31

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	95 Punkte
2.	Kawasaki	70
3.	Yamaha	70
4.	MV Agusta	46
5.	Triumph	46
6.	Honda	17

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Weiterhin wacker

Wenn er sich auch schwerer tat als in Australien, zeigte Dominique Aegerter auch in Mandalika am Samstag ein tolles Rennen. Am Sonntag wurde er Opfer der roten Flaggen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es brauchte eine Weile, bis sich Dominique Aegerter an die Gripverhältnisse in Mandalika gewöhnte. Sich auf der schmalen gummierten Linie zu halten und nicht auf den nackten Asphalt daneben zu kommen, der schnell zum Verhängnis werden kann, ist auf einem WM-Superbike nicht ganz leicht. Die Superpole beendete der Schweizer mit der zwölften Zeit, dann wurde er im Startgetümmel eingeklemmt und fiel bis auf den achten Platz zurück. Doch er konnte trotz der schwierigen Bedingungen spektakulär aufholen, überholte zum Schluss noch Jonathan Rea und wurde Achter. Im Superpole-Race war der Schweizer nach zwei Runden bereits auf dem neunten Platz, doch dann wurde abgebrochen, und er konnte von vorne anfangen. Aegerter verdrängte in der letzten Runde Danilo Petrucci vom zehnten Platz, aber die Rennleitung befand das Manöver als zu hart und versetzte ihn eine Position zurück. Da das zweite Rennen auf 14 Runden verkürzt wurde, konnte er es diesmal nicht nutzen, dass er am Ende noch Reserven hatte.

„Ich muss noch lernen, den Extra-Grip bei Sprintrennen zu nutzen, und auch Erfahrung bekommen, wie man da am besten überholt“, so Aegerter. „Ich habe hier aber wieder viele Kilometer Erfahrung gesammelt und verschiedene Sachen für die Zukunft herausgefunden.“ ■

YAMAHA

Dominique Aegerter: In Mandalika viel gelitten, aber viel dazugelernt

Superbike-WM

Schmerz lass nach

Nach den tollen Ergebnissen in Australien tat sich Phillip Öttl in Mandalika schwerer. Gerade als es besser wurde, setzte ein Sturz ein böses Ende.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl sah nach dem zweiten Rennen schon ziemlich mitgenommen aus. Abschürfungen an beiden Knien, Prellungen am Rücken, vor allem aber der Schmerz darüber, dass er eine Chance auf ein weiteres gutes Rennen ohne sein Verschulden vergeben musste, ließen ihn traurig in seinem klimatisierten Büro am Ende der Box sitzen. „Ich habe das ganze Wochenende im letzten Sektor zu viel verloren“, blickte er zurück. „Deshalb war am Samstag und im Superpole-Race nicht mehr als jeweils der 13. Platz drin. Aber das Gefühl wurde am Sonntag besser, das Vertrauen im vierten Sektor kam, und ich dachte mir, dass im zweiten Rennen ein Top-10-Platz drin wäre. Doch dann hat es Van der Mark vor mir geschmissen, und ich konnte nicht ausweichen.“

Dass er nach dem Unfall schmerzgekrümmt dastand, hatte einen sehr peinvollen Grund: Er hatte sich seine Männlichkeit am Tank angeschlagen. „Jetzt spanne ich erst einmal aus und gebe meinem Körper etwas Erholung“, blickt er der siebenwöchigen Pause bis Assen entgegen. ■

BENGIE

Böses Ende: Philipp Öttl (l.) nach dem Sturz schmerzgekrümmt am Pistenrand

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Marcel Schrötter etabliert sich weiter gut in der Supersport-WM. Den Start und die ersten Runden muss der 30-jährige Allgäuer noch besser hinbekommen, aber sowohl am Samstag als auch am Sonntag war er in der zweiten Rennhälfte genauso schnell wie die Spitze. Der MV-Agusta-Pilot zeigte schon in der Superpole mit dem fünften Platz seinen Speed. Nachdem er im ersten Rennen zunächst auf dem neunten Platz lag, fuhr er bis auf den vierten Platz vor. Im zweiten Rennen dann wieder das gleiche Bild: Nach der ersten Runde war er nur Siebter, steckte im Verkehr fest, und da war die Spitze vorn schon zu weit weg, um sie wieder einzuholen. Doch mit einem weiteren Top-5-Platz stabilisierte er seinen derzeit 6. WM-Rang. „Mit frischen Reifen, wenn sie maximalen Grip bieten, sind wir im Vergleich zu den anderen immer noch einen Tick im Hintertreffen“, gestand Schrötter. „Ab der vierten Runde sind wir dann konkurrenzfähig. Wir haben noch ein wenig Arbeit vor uns. Einerseits, um das Motorrad auf ein höheres Niveau zu bringen, und andererseits muss ich mit mehr Erfahrung auch einen Schritt machen.“

SUPERBIKE-WM

Der FIM-Stewards hinkten dem Niveau der Fahrer wieder weit hinterher. „Da fährt Alex Lowes zwei Fahrer vom Motorrad, bricht einem beim nächsten Vorfall das Bein und bekommt keine Strafe, sondern steht auf dem Podest. Ich werde bestraft, weil ich bei einem Überholmanöver jemanden leicht von der Linie dränge“, schimpfte Danilo Petrucci. Dominique Aegerter und andere Fahrer fanden ähnliche Worte über die völlig willkürlichen Entscheidungen. Zwar ist es in der MotoGP auch nicht viel besser, ein Ex-Spitzenpilot müsste aber mitentscheiden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Suche nach Nachfolgern

ARCHER

Wie 2022 starten die WM-Piloten im März auf der Traumstrecke in Argentinien

Die Vorfreude ist riesengroß. Wenige Tage verbleiben bis zum Auftakt der Motocross-WM 2023 auf der Traumstrecke im argentinischen Villa La Angostura. Das Starterfeld der Topklasse MX1 ist hochkarätig besetzt, nur Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) fehlt verletzungsbedingt. Dafür ist KTM-Star Jeffrey Herlings nach mehr als einem Jahr Abstinenz wieder am Gatter. Der Kampf um den MX2-Titel ist völlig offen. Auch der Deutsche Simon Längenfelder zählt zu den Topfavoriten.

Von: **Frank Quatember**

Ehre, wem Ehre gebührt. Den Reigen der Favoriten eröffnet Titelverteidiger Tim Gajser. Auch wenn der Slowene erst im Laufe der Saison die Werkshonda wieder pilotieren wird und damit bereits aus dem Titelrennen raus ist, bevor es losgeht am kommenden Wochenende. Beim Vorbereitungsrennen in Pietramurata brach sich der fünfmalige Weltmeister den rechten Oberschenkel bei einem haarsträubenden Abflug. Gajser wurde umgehend operiert und dürfte zwei bis drei Monate ausfallen. Was für ein Pech des 26-Jährigen, der vergangene Saison die MXGP-WM dominierte.

Herlings: Keine Risiken

Ähnlich wie Gajser erging es vor einem Jahr dem „fliegenden Holländer“ Jeffrey Herlings, der sich vor der Saison ebenfalls schwer verletzt hatte. Nun ist der Superstar der Szene wieder dabei und selbstverständlich Topfavorit auf den WM-Pott.

Herlings überzeugte trotz angezogener Handbremse beim Winterklassiker im englischen Hawkstone und gibt sich geläutert: „Ich wollte hier keine unnötigen Risiken eingehen. Das Dümmste, was mir jetzt passieren könnte, wäre eine neue Verletzung. Ich will Schritt für Schritt in meinen Rhythmus kommen.“ Bleibt der 28-Jährige auf dem Mattighofener Motorrad sitzen und vermeidet unnötiges Risiko nach dem Motto „Pokal oder Spital“, geht der Weltmeistertitel nur über ihn. Auch der Franzose Romain Febvre war in der Vergangenheit immer gut für schmerzhafte Schlagzeilen. Erwähnt sei der Beinbruch 2019 in Argentinien oder zwei Jahre später eine ähnlich schwere Verletzung beim Supercross in Paris. Nun musste der Kawasaki-Pilot seinem Team-Manager Antti Pyrhönen lediglich eine dreiwöchige Pause aufgrund einer Armpump-OP während der Vorbereitung melden. Febvre (31) machte auf dem anspruchsvollen Hawkstone-Track einen ordentlichen Eindruck. Der Weltmeister von 2015 wird im Titelkampf kräftig mitmischen.

> „Logisch wird es nicht einfach. Aber Weltmeister zu werden, ist ganz klar das Ziel. Sie müssen mit mir rechnen.“
>
> Jeremy Seewer

Bei Seewer passt alles

Nicht nur wegen der Verletzung von Gajser steigen die Aktien beim fünffachen WM-Zweiten Jeremy Seewer. Der Eidgenosse aus dem Yamaha-Team von Louis Vosters zählt natürlich zum engsten Favoritenkreis. Doch Seewer weiß: „Ich will mich jetzt aber nicht so in die Position setzen, ich muss Weltmeister werden, und es gibt keine andere Option. Es ist aber ganz klar das Ziel. Logisch wird es nicht einfach. Sie müssen aber auf jeden Fall mit mir rechnen.“ Derzeit passt vieles beim Bülacher. Seewer kam gesund und topfit durch den Winter und auch die neue 450er-Yamaha soll leichter und wendiger als das Vorgängermodell sein.

Große Pläne haben auch seine beiden Teamkameraden Glenn Coldenhoff und Maxime Renaux. Der niederländische Sand- und Schlammspezialist braucht endlich eine konstante Saison. „The Hoff“ kann an einem guten Tag das komplette Feld distanzieren. Leider blieb es in den letzten Jahren bei nur wenigen guten Tagen. Der Franzose Renaux (22) wird in seiner zweiten MXGP-Saison rigoros angreifen. Der Vorjahresvierte könnte den alten Hasen im Feld das Fell über die Ohren ziehen. Viele Fans und Ex-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

HAUDIQUERT

„The Bullet“ is back: Jeffrey Herlings

SHOTBYBAVO

Verletzt: Wann kann Weltmeister Tim Gajser in den Titelkampf eingreifen?

GASGAS

Simon Längenfelder: Kommt der nächste Schritt?

YAMAHA

Jeremy Seewer: Nur der Titel fehlt noch

perten sehen Jorge Prado (22) in der Pole-Position für den Titel. Das spanische Wunderkind ist erwachsen geworden und würde zu gern den ersten Titel für sein GasGas-Team einfahren. Doch dazu benötigt der Galizier mehr als seine Raketenstarts. Die Chancen stehen 50:50.

Punkte im Qualifying

Für neue Spannung wird eine Änderung von WM-Promoter Infront sorgen, denn mit WM-Beginn werden für die Plätze 1 bis 10 im Qualifying absteigend Punkte vergeben. Die zählen aber nur für die WM-Tabelle, nicht für den GP.

Die WM in der kleinen Klasse hat einen echten Topfavoriten. Dreimal Zweiter war Yamahas Nr. 1 Jago Geerts in den letzten Jahren, doch der Belgier ist nach dem Weggang von Tom Vialle ohne jeden Zweifel erster Anwärter auf den MX2-Titel. Es ist auch seine letzte Chance, denn 2024 muss er aufgrund der Altersregel in die MX1-Klasse aufsteigen.

Der WM-Dritte Simon Längenfelder aus dem italienischen GasGas-Team unter Davide de Carli kam super durch die Pre-Season und sehnt den WM-Auftakt herbei: „Jetzt kann ich kaum erwarten, was 2023 bringt.“ Der erst 18-jährige Franke ist die einzige große deutsche Hoffnung. In beiden Klassen gibt es keinen weiteren deutschen permanenten WM-Fahrer. Die Ära Roczen scheint vorbei, denn auch im Nachwuchsbereich sieht es eher bescheiden aus.

KTM Factory mit Team-Manager Cairoli präsentiert sein Line-up Liam Everts und Andrea Adamo sowie den belgischen Teenager Sacha Coenen. Alle drei gelten als enorm talentiert. Im Mittelpunkt steht aber logischerweise der Sohn des zehnmaligen Weltmeisters Stefan Everts. Bei Yamaha bleibt neben Geerts der Franzose Thibault Benistant die Nummer 2, dazu stieß auch der EM-Champion Rick Elzinga.

Nichts Neues dagegen bei Husqvarna: Team-Manager Rasmus Jörgensen schickt mit Kay de Wolf und Roan van de Moosdijck zwei Spitzenfahrer in die Schlacht. Dazu kommt mit Lucas der zweite der Coenen-Zwillinge. Last but not least die wilden Kawasaki-Boys Kevin Horgmo und Mikkel Haarup. Das Duo steht für hohes Risiko, aber auch für heftige Stürze. ■

WM-TERMINE 2023

12.03.	Villa La Angostura	(RA)
26.03.	Riola Sardo	(I)
10.04.	Frauenfeld	(CH)
16.04.	Pietramurata	(I)
30.04.	Águeda	(P)
07.05.	intu X. Arroyomolinos	(E)
21.05.	Villars-sous-Écot	(F)
04.06.	Kegums	(LV)
11.06.	Teutschenthal	(D)
25.06.	Sumbawa	(RI)
02.07.	Lombok	(RI)
16.07.	Loket	(CZ)
23.07.	Lommel	(B)
30.07.	Hyvinkää	(FIN)
13.08.	Uddevalla	(S)
20.08.	Arnheim	(NL)
03.09.	Afyonkarahisar	(TR)
17.09.	Thanh Hoa	(VN)
01.10.	Matterley Basin	(GB)
08.10.	MXoN Ernée	(F)

MXGP-WM-STARTER 2023

3	Romain Febvre (F)	Kawasaki
6	Benoit Paturel (F)	Yamaha
10	Calv. Vlaanderen (ZA)	Yamaha
32	Brent Van Doninck (B)	Honda
41	Pauls Jonass (LV)	Honda
43	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki
61	Jorge Prado (E)	GasGas
70	Ruben Fernandez (E)	Honda
75	Hardi Roosiorg (EST)	KTM
77	Alessandro Lupino (I)	Beta
84	Jeffrey Herlings (NL)	KTM
87	Kevin Brumann (CH)	Yamaha
91	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
92	Valentin Guillod (CH)	Honda
101	Mattia Guadagnini (I)	GasGas
189	Brian Bogers (NL)	Honda
243	Tim Gajser (SLO)	Honda
259	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
303	Alberto Forato (I)	KTM
959	Maxime Renaux (F)	Yamaha

MX2-WM-STARTER 2023

11	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki
17	Cornelius Toendel (N)	KTM
24	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki
27	Tom Guyon (F)	Fantic
33	Kay Karssemakers (NL)	KTM
39	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqv.
44	Rick Elzinga (NL)	Yamaha
67	Yago Martinez (E)	KTM
72	Liam Everts (B)	KTM
74	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna
79	Sacha Coenen (B)	KTM
80	Andrea Adamo (I)	KTM
93	Jago Geerts (B)	Yamaha
96	Lucas Coenen (B)	Husqvarna
122	Camden Mc Lellan (ZA)	Honda
125	Emil Weckman (FIN)	Honda
198	Thibault Benistant (F)	Yamaha
253	Jan Pancar (SLO)	KTM
516	Sim. Längenfelder (D)	GasGas
517	Isak Gifting (S)	KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SuperEnduro-WM Jerusalem

Bolt marschiert unaufhaltsam

Billy Bolts Siegesserie hielt auch beim vierten Lauf der SuperEnduro-WM 2022/2023 in der Pais Arena in Jerusalem. Damit ist der britische Husqvarna-Pilot nun seit elf Grands Prix ungeschlagen.

Von: **Thorsten Horn**

Wegen des Schabatts, einem Ruhetag im Judentum von Freitag bis Samstagabend, wurde der SuperEnduro Grand Prix in Jerusalem wieder am vorherigen ersten Donnerstag im März und wieder nur mit der Prestige-Klasse ausgetragen.

Nachdem Billy Bolt zuletzt in Riesa und Budapest etwas stärkere Gegenwehr hatte, war er diesmal wieder komplett in seiner eigenen Liga unterwegs.

Nur acht WM-Piloten standen in Israels heiliger Stadt am Start, sodass die Rennen noch übersichtlicher als sonst waren. Nachdem sich Billy Bolt mit der schnellsten Runde in der Superpole die nächsten drei WM-Punkte geholt hatte, sicherte er sich wieder alle drei Heat-Siege – jeweils vor seinem Landsmann Jonny Walker – und somit das nächste Punktemaximum. „Meine Superpole-Runde war keineswegs perfekt. Da hatte ich meine Linienwahl noch nicht abgeschlossen. Auch im ersten Heat hatte ich noch zu viele Fehler gemacht. Dann wurde es besser, und insgesamt bin ich mit meinen Rides ziemlich happy. Für mein großes Ziel, meinen dritten WM-Titel, war es ein großer Schritt“, urteilte Bolt anschließend über seinen Abend.

Jonny Walker war in allen Sessions inklusive der Trainings Zweitplatzierter.

Mit einer ähnlichen Performance sind in dieser Saison nur noch Taddy Blazusiak und Cody Webb unterwegs, machten aber wieder zu viele Fehler. Der Pole wurde Tagesdritter und der US-Amerikaner gar nur Sechster. ■

FUTURE7MEDIA

Im Nahen Osten nichts Neues: Billy Bolts Serie hielt an

SUPERENDURO-WM

4. Lauf, Jerusalem (ISR), 02. März

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonathan Walker (GB), Beta	2-2-2
3.	Taddy Blazusiak (PL)	4-3-3
4.	Diogo Vieira (P), GasGas	6-6-4
5.	Dominik Olszowy (PL), GasGas	5-5-5
6.	Cody Webb (USA), Sherco	3-4-0
7.	Norbert Zsigovits (H), KTM	7-7-6
8.	Jordan Scott (GB), TM	8-8-7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 5 Läufen

1.	Billy Bolt	247 Pkte.
2.	Jonathan Walker	211
3.	Cody Webb	152
4.	Tadeusz Blazusiak	149
5.	Dominik Olszowy	114
6.	Diogo Vieira	97
7.	Cooper Abbott (USA)	90
8.	Norbert Zsigovits	69
9.	A. Gómez Cantero (E)	66
15.	Tim Apolle (D)	28

Rally Raid WM Abu Dhabi

Die Wüsten-Wende zu Honda

Dominierten bei der Dakar Rallye noch die Werksfahrer der Pierer Mobility Group, konnte Honda beim zweiten WM-Lauf in Abu Dhabi den Spieß umdrehen: Adrien van Beveren gewann vor Luciano Benavides und Toby Price.

Von: **Thomas Schiffner**

Allerdings standen die Vorzeichen für KTM und Co schlecht: Matthias Walkner mussten wegen seiner noch nicht ausgeheilten Verletzung von der Dakar verzichten. Dakar-Sieger Kevin Benavides musste verletzungsbedingt zu Hause bleiben. Unmittelbar vor dem Start erwischte es WM-Titelverteidiger Sam Sunderland: Im Teamtraining stürzte der GasGas-Pilot und brach sich das rechte, untere Schienbein. Damit hatte die Pierer Group nur drei Werkspiloten im Rennen. HRC landete auf Etappe 1 mit Pablo Quintanilla und Adrien van Beveren einen Doppelsieg, Ross Branch belegte für die dritte Kraft Hero Platz 3. Auf der Marathonetappe an Tag 2 übernahm van Beveren vor Quintanilla die Spitze und behielt sie auch nach Stage 3, obwohl Price den Tagessieg für KTM verbuchen konnte.

Die Starts der letzten beiden Etappen mussten wegen Nebels verschoben werden. AVB blieb hinter Luciano Benavides und hatte vor der letzten Etappe drei Minuten Vorsprung vor dem Argentinier.

Mason Klein musste auf der letzten Etappe aufgeben, Honda-Topmann Pablo Quintanilla mit technischen Problemen an der Honda schon auf Stage 4. Im Finale gewann Price und setzte sich damit an die Spitze der Rally Raid WM-Tabelle. Doch van Beveren fuhr sicher als Fünfter ins Ziel und verteidigte damit seine Führung vor Benavides und Price. ■

HRC

Revanche für HRC: Adrien v. Beveren

RALLYE RAID WM

Abu Dhabi (VAE), 25.02.–03.03.

1.	Adrien v. Beveren (F)	Honda
2.	Luc. Benavides (RA)	Husqvarna
3.	Toby Price (AUS)	KTM
4.	Jose Cornejo (CHI)	Honda
5.	Ross Branch (BWA)	Hero
6.	Skyler Howes (USA)	Husqvarna
7.	Ricky Brabec (USA)	Honda
8.	Tobias Ebster (A)	GasGas
9.	Jean Loup Lepan (F)	KTM
10.	Paolo Lucci (I)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 5 Veranstaltungen

1.	Toby Price	46 Punkte
2.	Adrien van Beveren	42
3.	Kevin Benavides (RA)	38
4.	Luciano Benavides	35
5.	Skyler Howes	34
6.	Jose Cornejo	25
7.	Pablo Quintanilla (CHI)	20
8.	Ross Branch	18
9.	Daniel Sanders (AUS)	14
10.	Franco Caimi (RA)	11

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Deutsche Eisspeedway-Meisterschaft Berlin

Nach drei Jahren Pause

Nach drei Jahren Pause wurde Markus Jell in Berlin souverän Deutscher Meister. Beim offenen Rennen am nächsten Tag überragte aber Max Niedermaier.

Von: **Thomas Schiffner**

Die erste DM seit 2020, wieder in Berlin, fand vor 3000 Zuschauern statt, litt aber unter einem schmalen Fahrerfeld: Nur 13 Starter, darunter lediglich sieben Deutsche, die in die DM-Wertung kamen.

Die Entscheidung fiel schon in Heat 8, als Markus Jell Max Niedermaier und Benedikt Monn distanzieren konnte. So hieß auch das Endergebnis nach 20 Heats, in denen manchmal nur zwei oder drei Fahrer starteten.

Am Samstag fand anstelle der beantragten EM oder einer WM ein offenes Rennen in Wilmersdorf statt. Hier startete ein komplettes Feld, verstärkt durch unter anderem Franky Zorn, Lukas Hutla, Jan Klatovsky und Harald Simon. Doch Luca Bauer, obwohl vor Ort, musste kurzfristig absagen, weil er an Corona erkrankt war. Topfavorit Zorn gewann seine ersten drei Heats, musste sich dann nacheinander Jell und Niedermaier geschlagen geben. Daher musste der Saalfeldener gegen Simon, Klatovsky und Hutla ins Last Chance Heat einziehen, wo er aber nicht antrat: „Ich habe Covid und wurde während des Rennens immer kraftloser“, erklärte Franky. Da Simon disqualifiziert wurde, qualifizierten sich die Tschechen Hutla und Klatovsky automatisch für das Finale mit Niedermaier und Jell. Hier ließ der 34-jährige Niedermaier den Gegnern keine Chance, gewann vor Jell und Klatovsky. „Ich bin seit 2020 kein Rennen mehr gefahren und habe in diesem Winter nur vier Trainingstage in Schweden gehabt“, sagte Niedermaier. ■

QUASCHNING

Nach 2019 zum zweiten Mal Deutscher Meister: Markus Jell

EISSPEEDWAY

Deutsche Meisterschaft, Berlin (D), 3.3.

1.	Markus Jell (D)	15 Punkte
2.	Max Niedermaier (D)	14
3.	Benedikt Monn (D)	13
4.	Atte Suolami (FIN)*	12
5.	Christoph Kirchner (D)	11
6.	Franz Mayerbüchler (D)	9
7.	Finn Loheider (D)	7
8.	Andrej Divis (CZ)	7
9.	Sebastian Reitsma (NL)*	6

* ohne DM-Wertung

Euro Open, Berlin (D), 04. März

1.	Max Niedermaier (D)	15+3 Pkte.
2.	Markus Jell (D)	14+2
3.	Jan Klatovsky (CZ)	9+1
4.	Lukas Hutla (CZ)	9+0
5.	Franz Zorn (A)	13
6.	Harald Simon (A)	10
7.	Andrej Divis (CZ)	8
8.	Franz Mayerbüchler (D)	7
9.	Benedikt Monn (D)	7
10.	Topi Mustonen (FIN)	6

Enduro-DM Tuchheim

Sherco-Doppelsieg

Gesamtsieger beim Auftakt der Deutschen Enduro-Meisterschaft in Tuchheim wurde Jeremy Sydow vor dem Titelverteidiger, seinem Sherco-Teamkollegen Luca Fischeder.

Von: **Robert Pairan**

Doch ganz so einfach, wie es sich liest, wurde es für Sydow nicht: Schon Ende der ersten Runde büßte er seine Führung ein. In der dritten Prüfung war er auf einen langsameren Fahrer aufgelaufen und kam lange nicht vorbei: „Im letzten Jahr bin ich noch nicht alle Läufe gefahren und war deshalb in Meisterschaft und in der Startaufstellung weiter hinten“, erklärte der Quereinsteiger, der aus der Motocross-WM kommt.

PAIRAN

Sieg vor dem Titelverteidiger: Ex-Crosser Jeremy Sydow (Sherco)

Zurück in Führung hatte der Sachse in der vorletzten Prüfung noch einen heftigen Sturz und rutschte wieder auf den zweiten Platz zurück: „Ich habe dann in der letzten Prüfung noch einmal alles gesetzt“, strahlte er am Ende über seinen Sieg. Damit gewann Sydow auf der 250-ccm-Zweitakt-Sherco auch die E1-Klasse, die seit diesem Jahr an das internationale Reglement angeglichen ist. ■

ENDURO-DM

1. Lauf, Tuchheim (D), 04. März

1.	Jeremy Sydow, Sherco	1:04.26,52 h
2.	Luca Fischeder, Sherco	+14,97 sec
3.	Tristan Hanak, KTM	+2.03,35 min
4.	Andreas Beier, Beta	+2.37,29 min
5.	Robert Riedel, GasGas	+2.40,00 min
6.	Edward Hübner, KTM	+2.57,80 min
7.	Florian Görner, KTM	+2.59,65 min
8.	D. von Zitzewitz, KTM	+3.04,11 min
9.	Ch. Gundermann, KTM	+3.08,19 min
10.	G. Mähler (S), Husqv.	+3.55,52 min

NACHRICHTEN

TOMAC SCHLÄGT ZURÜCK

Mit einem tollen Start im Finale kam Eli Tomac (Yamaha) beim 8. Lauf der US-Supercross-Meisterschaft in Daytona zurück auf die Siegerstraße. KTMs Cooper Webb wurde Zweiter und hat fünf Punkte Rückstand auf Tabellenführer Tomac. Chase Sexton (Honda) wurde Dritter. Ken Roczen (Suzuki) erwischte einen schlechten Start und konnte sich nur noch auf P7 vorarbeiten.

VAN DONINCK IN LIEROP

Auf der ehemaligen WM-Strecke in Lierop feierte der Belgier Brent van Doninck überraschend den Tagessieg. Er siegte vor Pauls Jonass und Brian Bogers (alle Honda). Henry Jacobi wurde Vierter, Max Nagl Sechster und der junge Schweizer Kevin Brumann kam auf Platz 7.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

1980 Audi Urquattro, Herbert v. Karajans Auto, der wohl älteste straßenzugelassene Urquattro, Matching Numbers! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

BMW

Z4 M M40i, 11500 km, 250 kW (340 PS), schwarz, Leder, Vollausstattung, 53.499,-. 82327 Tutzing, Tel. 0157/83459433

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59832

SUCHE BMW Old- und Youngtimer. Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

Z3 M Coupé, Bj. 4/2000, 68000 km, 3. Hd., imolarot, sehr guter Zustand, 49.999,- €. Tel. 0172/3168655

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

525i Lifestyle, Liebhaberfahrzeug 1. Hand, TÜV neu, Benzin, Schaltgetriebe, 240427 km, Erstzulassung: 05/02 41 kW (192 PS), blau, Klima, 7.200,- € Chiffre 3691934

Ford

Ich suche meinen ehemaligen Ford Fiesta, den ich 1982/83 in Bergisch Gladbach an ein Pärchen aus Köln verkauft habe. Wer etwas über den Fiesta weiß, bitte unter Tel. 0173-5455700 bei mir melden.

Jaguar

Suche privat XK8 Cabrio bis Bj. 2005, wenig km, unkomplizierte Barzahlung. Tel. 0172/8933790

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Maserati

1972 Maserati Bora, einer von 571 Stück, Matching No., außergewöhnlicher Zustand! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000,cargold-collection.com H

Mercedes

A 35 AMG 4M, EZ 03/2019, 28943 km, 225 kW (306 PS), sonnengelb, Navi, + Night+PANO+Beam+Vielspeiche u.v.m. 41.850,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuser Str. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59820

AMG E 53 4M+ COUPÉ *NIGHT*PANO* HEAD-UP*, EZ 01/2023, 5000 km, 320 kW (435 PS), graphitgrau, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 119.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

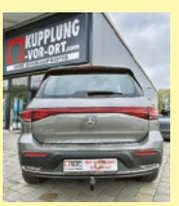
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59809

E 63 S AMG 4M T, EZ 09/2018, 84305 km, 450 kW (612 PS), Designo diamantweiß bright met., viele Extras, u.a. Leder, Navi, CarbonPak, PerfAbgas, Servoschließen u. v.m., 79.900,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuser Str.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59821

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59816



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

1960 Mercedes 300 SL Roadster, Matching Numbers, 1A authentische Details, Chromfelgen, Hardtop! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

1989 Mercedes 300 SL, erst 76.521 km, 2. Hand, MB-scheckheftgepflegt, Hardtop, seltene und gesuchte Farbgebung! € 72.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

992 Coupé, 04/22, 8.500 km, 1. dt. Hand, 283 kW (385 PS), tiefschwarz, Ganzleder kreide, Neuzustand, 132.900,- € Inzahlung mögl. + 20 weitere Porsche. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59840

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

1963/65 Porsche 356 C Cabrio, mit Historie und in Cargold Qualität... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL:
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Literatur

Automobil Historie 1961-2003. 130 Bände Auto Motor Sport in dunkelblauem Leinen gebunden. Sehr guter Zustand! bbbussmann@gmail.com

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 13/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Formel-2-Feuerwerk: Vorne glüht bei Jak Crawford die Bremsscheibe, hinten schlagen Flammen aus dem Auspuff

Respekt für Aston

Formel 1 GP in Bahrain
MSa 12/2023

Mein Glückwunsch an das Haas-Team. Der Saison-Start ist ja mal wieder gut gelungen. Hülkenberg tritt in die Fußstapfen von Schumacher. Auf das Qualifying ist gepfiffen, nach dem Rennen wird abgerechnet. Und da macht der Hulk nur den Mick, einmal mehr ist Kevin der besser platzierte Fahrer. Alonso und Aston Martin sind stark: Respekt für den guten Job.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Mir gefallen die neuen F1-Autos überhaupt nicht mehr. Ohne Lackierung sind sie nicht zu unterscheiden. Ich fand die Autos aus den 70er- und 80er-Jahren besser. Man erkannte die Formel-1-Autos untereinander an den unterschiedlichen Formen, auch ohne Lackierung. Auch die Lautstärke und der Abgasgeruch waren bei der F1-WM früher einmalig.

Sabine Edelhoff
D-51149 Köln

Der F1-Jahrgang 23 trägt fast einheitlich den gleich geschnittenen Traueranzug. Vielfalt war einmal. Schön waren die früheren F1 ja schon, schön vielfältig. Ob rund, ob eckig, die Kühler vorn oder an der Seite, ob mit kleinem Frontflügel oder einem, der aussah wie ein Surfbrett – das Feld war einfach bunter.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

Erfolg gegönnt

Eisspeedway-EM in Sanok
MSa 12/2023

Franz (Franky) Zorn gehört zu den Sportlern, denen man Erfolge so richtig vergönnt. Er sei weder Sadist noch Masochist und auch kein Fakir, ist im Internet zu lesen. Aber eines ist er ganz gewiss, ein außergewöhnlicher österreichischer Motorsportler mit unbeugsamem Willen zum Sieg. Verletzungen, Ausfällen und karger Unterstützung zum Trotz. Darum freuen sich meine Freunde und ich sehr, dass Franky nach 15 Jahren den EM-Titel einfahren konnte. Respekt und weiterhin Gesundheit, Kampfeswillen und Glück, dass er noch lange seinem Lebenstraum nachjagen kann.

Rudolf Ratzenberger
A-5020 Salzburg

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 09. März		
20.00	Motorsport Games 2022, Highlights	Sky Sport F1*
Freitag, 10. März		
ab 20.00	Formel 2 Bahrain, die Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 11. März		
05.15	Supercars Newcastle, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.00	Extreme E Neom, Halbfinals 1. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
15.00	IndyCar St. Petersburg, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
15.20	Extreme E Neom, Finale 1. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
17.00	F1-Klassiker, Hockenheim 2019	Sky Sport F1*
21.00	F1-Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*
Sonntag, 12. März		
07.55	Supercars Newcastle, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
ab 09.30	Formel 1 Bahrain, alle Sessions (Wh.)	Eurosport 2*
15.00	Extreme E Neom, 2. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
17.00	Auto Mobil – Das Vox Automagazin	Vox
18.15	Grip – Das Motormagazin	RTL II
20.00	IndyCar St. Petersburg, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
21.30	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Motorvision TV*
22.30	F1-Klassiker, Monza 2008	Sky Sport F1*
Montag, 13. März		
ab 03.10	Supercars Newcastle, die Rennen (Wh.)	Sport 1+*
08.30	MX2-WM Angostura, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
09.30	MXGP-WM Angostura, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
10.30	MX2-WM Angostura, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
11.30	MXGP-WM Angostura, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
21.15	NASCAR Cup Series, Phoenix (Aufz.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

TIPP		
---	Drive to Survive (F1-Doku), 5. Staffel	NETFLIX*
Freitag, 10. März		
ab 21.00	Rallye-EM Fafe, der Freitag **LIVE**	wrcplus.com*
Samstag, 11. März		
ab 09.00	Rallye-EM Fafe, der Samstag **LIVE**	wrcplus.com*
ab 11.00	Digitale NLS, 5. Lauf **LIVE** (Simracing)	YouTube
18.45	X-Trial-WM, Wiener Neustadt **LIVE**	motorsport.tv*
19.30	US-Supercross, Indianapolis **LIVE** www.supercrosslive.com*	
22.30	NASCAR Xfinity Series, Phoenix **LIVE** Motorvision TV App (Premium)*	
Sonntag, 12. März		
ab 08.20	Rallye-EM Fafe, der Sonntag **LIVE**	wrcplus.com*

*kostenpflichtig

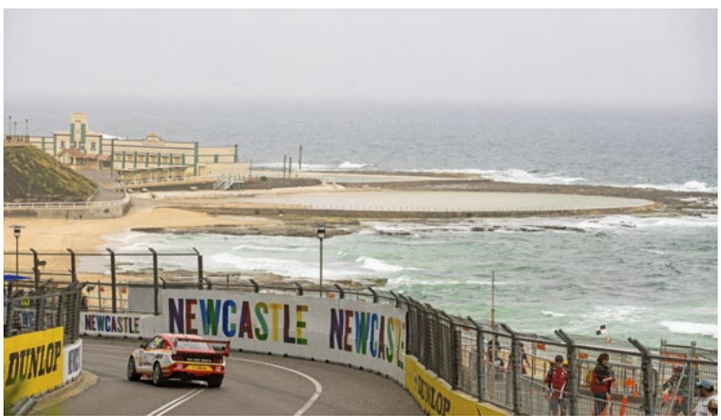
Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
11.03.	Digitale NLS, 5. Lauf (Simracing)	D
11./12.03.	Rallye-EM, Fafe	P
11./12.03.	NASCAR Xfinity/Cup, Phoenix	USA
11./12.03.	Supercars Australien, Newcastle	AUS
11./12.03.	Extreme E, Neom	KSA
12.03.	GT Winter Series, Barcelona	E
Motorrad		
11.03.	X-Trial-WM, Wiener Neustadt	A
11.03.	US-Supercross, Indianapolis	USA
12.03.	Motocross-WM, Villa La Angostura	RA

Vorschau

SAUBER

F1-Interview: Alfa-Technikchef Jan Monchaux erklärt die Tücken der neuen Autos



MOTORSPORT IMAGES

Supercars-Neustart: Für die australische Rennsport-Elite beginnt eine neue Ära

MOTOGP

MotoGP-Test: Letzte Proberunden vor dem Saisonauftakt in Portimão

SHOTBYBAVO

Motocross-WM: Die neue GP-Saison beginnt am Sonntag in Argentinien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ES GEHT SCHON WIEDER LOS.

Raus aus der Garage. Rein in den Sattel!

Für die Saisonstart-Ausgaben haben sich die MOTORRAD-Tester in die Sättel geschwungen und verraten, was man von Kawasakis modellgepflegten Einsteigerbikes Z 650 und Ninja 650 erwarten kann. Auch die 2023er-Versionen der Triumph Street Triple sowie Suzukis neues Mittelklasse-Adventurebike V Strom 800 DE stehen im Fokus unserer Fahrberichte. Als fettes Pfund startet in Heft 6 unser großer Reifentest für die GS-Klasse von off- bis onroad. Dazu gibt es viele weitere Tests, spannende Reisereportagen und Hintergrundanalysen aus der Welt des Motorsports.

Bist du bereit für die Saison?
Jetzt im Handel! Oder hier bestellen:

Web: www.motorradonline.de/ausgaben
Tel.: 0781 6396659
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.